DOCUMENTS DE LA SESSION

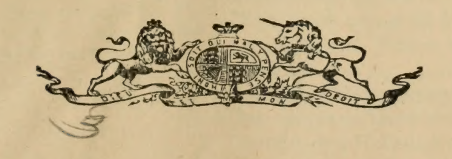
VOLUME 8

DEUXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1892



VOLUME XXV.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1892

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA.

DEUXIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1892.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

1½

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux Chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présenté le 15 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présentés le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1893; présenté le 14 mars 1892. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice terminé le 30 juin 1893 ; présenté le 31 mars 1892. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1893 ; présenté le 27 juin 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1891. Présentée le 22 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 3.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances au sujet desquelles il n'a pas été fait de transactions, ou sur lesquelles il n'a pas été payé d'intérêt depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1891, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 12 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster.......... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire préliminaire des relevés des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1891. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance au Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 10 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster........ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891, d'après les relevés officiels. Présentés le 1er mars 1892, par l'hon. M. Bowell.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6. Rapport, relevés et statistique du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1891; Partie I. Accise, etc. Présentés le 31 mars 1892, par l'hon. J. Costigan.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6*a*. Inspection des poids et mesures et du gaz, étant un supplément au rapport du département du revenu de l'intérieur, 1891...................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6*b*. Rapport sur la falsification des substances alimentaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1891. Présenté le 16 avril 1892, par l'hon. J. Carling. Annexes au rapport du ministre de l'agriculture pour l'année 1891. Présentés le 20 juin 1892, par l'hon. J. Carling.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7*a*. Rapport sur les archives du Canada, pour 1891. Présenté le 8 avril 1892 par l'hon. J. Carling.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Rapport du haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1891. Présenté le 6 avril 1892, par l'hon. J. Carling.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*.* Rapport supplémentaire du haut-commissaire du Canada. Présenté le 29 mars 1892 par l'hon. G. E, Foster.......................... .... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

7*c*. Rapport sur la production et la fabrication du sucre de betterave, par William Saunders, directeur des fermes expérimentales du Canada. Présenté le 4 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 6.

7*d*. Statistique mortuaire des principales cités et villes du Canada, pour l'année 1891. Présentée le 30 mai 1892, par l'hon. J. Carling........*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

7*e*. Statistique criminelle pour 1891..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

7*f*. Rapports du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1891. Présentés le 5 juillet 1892, par l'hon. J. Carling......*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

7*g*. Second rapport annuel du commissaire de la laiterie du Canada pour 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 7.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1890-91, sur les travaux publics placés sous son contrôle. Présenté le 21 avril 1892, par l'hon. J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1890 au 30 juin 1891. Présenté le 6 avril 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME 8.

9*a*. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1891.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

9*b*. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1891. Présentée le 30 juin 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

9*c*. Rapport annuel de la division du revenu des canaux pour 1891.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Vingt-quatrième rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891. Présenté le 1er avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10*a*. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1891.............. ......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 9.

11. Rapport annuel du département des pêcheries, pour l'année 1891. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. C. H. Tupper............ ... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*a*. Relevés des pêcheries, et rapports des inspecteurs pour l'année 1891.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 9—*Suite*

12. Rapport du directeur général des postes pour l'année expirée le 30 juin 1891. Présenté le 13 avril 1892, par sir A. P. Caron .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du département de l'intérieur pour 1891. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. E. Dewdney........ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13a. Rapport sommaire de la commission géologique pour l'année 1891. Présenté le 5 mai 1892, par l'hon. E. Dewdney .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 10.

14. Rapport annuel du département des affaires des Sauvages pour l'année expirée le 31 décembre 1891. Présenté le 9 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1891. Présenté le 28 juin 1892, par l'hon. E. Dewdney........ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par l'hon. J. C. Patterson.. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16a. Liste du service civil du Canada, 1891. Présentée le 9 juillet 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

16b. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 1er juin 1892, par l'hon. J. C. Patterson........ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME 11.

16c. Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir du fonctionnement de l'Acte du service civil et d'autres matières se rattachant au service civil en général. Présenté le 20 mai 1892, par sir John Thompson........ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16d. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1891. Présenté le 15 juin 1892, par l'hon. J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 25 février 1892, par l'Orateur........ *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

MATIÈRE DU VOLUME 12.

18. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada pour l'année se terminant le 30 juin 1891. Présenté le 23 mars 1892, par sir John Thompson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19. Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada pour l'année civile 1891. Présenté le 7 avril 1892 par l'hon. M. Bowell. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Relevé des mandats émis par le gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 29 février 1892, par l'hon. G. E. Foster........ *Imprimé pour la distribution seulement.*

20a. Réponse à adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 8 mars 1892—Copie de tous rapports émanant de ministres de la couronne en vertu desquels ont été émis des mandats du gouverneur général pendant la dernière vacance du parlement, et copie des ordres en conseil autorisant l'émission des dits mandats. Présentée le 7 avril 1892. *M. Mulock.* *Pas imprimée.*

21. Rapport du commissaire de la police fédérale, 1891, en vertu du chap. 184, art. 5, S.R.C. Présenté le 29 février 1892, par sir John Thompson........ *Pas imprimé.*

22. Etat des dépenses à compte de frais divers imprévus, depuis juillet 1891 jusqu'à date. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. G. E. Foster........ *Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Etat relatif aux paiements de primes de pêche pour 1890-91, conformément au chapitre 96 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 1er mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

VOLUME 12—*Suite.*

23*a*. Réponse à ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891,—Etat donnant les noms des propriétaires auxquels ont été accordés des licences pour faire la pêche du saumon avec des rets sur la rivière Ristigouche, comté de Bonaventure, pour 1890 et 1891. Présentée le 3 mars 1892.—*M. Fauvel*.......... ....*Pas imprimée.*

23*b*. Projet de règlements pour la pêche du homard. Présenté le 17 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimé pour la distribution seulement.*

23*c*. Copie de documents se rapportant à l'admission mutuelle par le Canada et par Terreneuve des licences émises en faveur des vaisseaux de pêche des Etats-Unis en vertu des dispositions du *modus vivendi*, et au partage des honoraires perçus sur les dits vaisseaux. Présentée le 18 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper.......... ....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

23*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—Etat faisant connaître la quantité, la valeur et les espèces de poissons, huile et produits de poissons importés, de Terreneuve en Canada, chaque année, pendant les derniers cinq ans, et le montant des droits qui auraient été payés sur ces importations si elles eussent été faites d'autres pays. Présentée le 22 mars 1892, par *M. White* (*Shelburne*)... .. ..*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

23*e*. D'autres papiers concernant les pêcheries sur les côtes de l'Atlantique, y compris l'arrangement séparé que Terreneuve se propose de conclure avec les Etats-Unis, et aussi la mise en force, par le gouvernement de Terreneuve contre les navires canadiens, de l'Acte de Terreneuve sur la boitte. Présentés le 30 mars 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

23*f*. D'autres papiers concernant les pêcheries sur les côtes de l'Atlantique, y compris l'arrangement séparé que Terreneuve se propose de conclure avec les Etats-Unis, et aussi la mise en force, par le gouvernement de Terreneuve contre les navires canadiens, de l'Acte de Terreneuve sur la boitte. Présentés le 7 avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

23*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 avril 1892,—Copie de toute correspondance entre F. Charlebois, de Byng Inlet, Nord (Ontario), et le département des pêcheries, concernant le paiement d'une réclamation pour services rendus par lui au dit département. Présentée le 21 avril 1892—*M. Laurier*...... ....*Pas imprimée.*

23*h*. Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux de pêche canadiens par le gouvernement de Terreneuve de l'Acte de Terreneuve concernant la vente de la boitte aux navires étrangers. Présentés le 11 mai 1892, par sir John Thompson. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

23*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892—Etat indiquant le nombre de navires terreneuviens, le chiffre de leurs équipages et le nombre d'établissements fixes de pêches, reconnus comme appartenant à des habitants de Terreneuve, avec le nombre des personnes y employées, qui ont fait la pêche, l'an dernier, en tout ou en partie, dans les eaux du Labrador canadien et les Iles de la Madeleine. Présentée le 12 mai 1892.—*M. White Shelburne.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

23*j*. Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux de pêche canadiens par les autorités de Terreneuve, de l'Acte de Terreneuve concernant la vente de la boitte aux navires étrangers. Présentés le 20 mai 1892, par sir John Thompson. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

24. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 avril 1890,—Copie de toutes communications échangées entre les gouvernements impérial et fédéral au sujet de l'abrogation des articles des divers traités conclus entre le gouvernement de Sa Majesté et les gouvernements étrangers. Présentée le 7 mars 1892.—*M. Laurier.* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

24*a*. Copie d'une dépêche qu'il a reçue du Très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies en réponse à une adresse présentée à Sa Majesté la Reine la priant de vouloir bien adopter les mesures qu'elle croira nécessaires pour dénoncer et abroger les dispositions incorporées dans les clauses de la nation la plus favorisée des traités négociés avec le Zollverein allemand et le royaume de la Belgique. Présentée le 22 avril 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

VOLUME 12—*Suite.*

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1892, pour un état donnant la date du mandat de l'Orateur, la date du bref et la date de la nomination de l'offic er-rapporteur dans les cas d'élection de membres de la Chambre des Communes depuis la clôture de la dernière session. Aussi, état indiquant les causes de délai, dans chacune des matières ci-dessus, lorsque délai il y a eu. Présentée le 7 mars 1892. *M. Mills (Bothwell)*........ .. .. *Pas imprimée.*

25*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1892,—Etat donnant la date du mandat de l'Orateur, la date du bref et la date de la nomination de l'officier-rapporteur dans les cas d'élection de membres de la Chambre des Communes depuis la clôture de la dernière session. Aussi, état indiquant les causes de délai, dans chacune des matières ci-dessus, lorsque délai il y a eu. Présentée le 3 juin 1892.—*M. Mills (Bothwell)*..... .... *Pas imprimée.*

26. Relevé, pour dix jours, des recettes et déboursés du Canada, du 11 au 20 février, et du 21 au 29 février 1892, et pour les périodes correspondantes de 1891. Présenté le 7 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster. *Pas imprimé.*

26*a*. Relevé pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 1er au 10 mars courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 15 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster... *Pas imprimé.*

26*b*. Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 11 au 20 mars courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 23 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.... *Pas imprimé.*

26*c*. Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 11 au 20 avril 1892, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 22 avril 1892, par l'hon. G. E. Foster.......... *Pas imprimé.*

26*d*. Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 21 au 30 avril écoulé, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 4 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster..... ...... *Pas imprimé.*

26*e*. Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 mai courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 30 mai 1892, par l'hon. G. E. Foster........... *Pas imprimé.*

26*f*. Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 21 au 31 mai dernier, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 3 juin 1892, par sir John Thompson.... .... *Pas imprimé.*

26*g*. Relevé, pour dix jours, des recettes et dépenses du Canada, du 1er au 10 courant, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 27 juin 1892, par l'hon. G. E. Foster....... .. *Pas imprimé.*

26*h*. Relevé, pour dix jours, des recettes et paiements du Canada, du 21 au 30 juin dernier, et pour la période correspondante de 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par l'hon. G. E. Foster.......... *Pas imprimé.*

27. État de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination. Présenté le 7 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

28. État des affaires de la Compagnie de prêts et de placements *British Canadian*, au 31 décembre 1891. Présenté le 9 juillet 1892, par M. l'Orateur. .... *Pas imprimé.*

29. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 août 1891, demandant un état détaillé des sommes payées à F. Wood, écr, pour ses services comme commissaire des canaux et chemins de fer en différents lieux en 1890. Présentée le 4 mars 1892.—*Hon. M. Flint*....... .. .. *Pas imprimée.*

30. Réponse à une adresse du Sénat du 5 juin 1891, demandant un état de ce qui a été perçu dans les territoires non organisés de Kéwatin et du bassin du Mackenzie, à titre de revenu, sous l'Acte des douanes ou autrement, pendant les trois dernières années, et de ce qui y a été dépensé en même temps pour les fins publiques. Présentée le 4 mars 1892.—*Hon. M. Girard*.......... *Par imprimée.*

31. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, pendant l'année 1891. Présentée le 10 mars 1892, par sir John Thompson.. .... *Imprimée dans le nº 16.*

32. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé de 1891, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 10 mars 1892, par sir John Thompson.. .... *Pas imprimé.*

VOLUME 12—*Suite.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891,—Etat donnant : 1. Le nombre d'immigrants chinois entrés en Canada depuis la date du dernier rapport ordonné par cette Chambre, spécifiant : (*a*) Les ports d'entrée ; (*b*) le montant de droits, ou de capitation, perçu ; (*c*) le nombre de Chinois entrés en vertu de certificats de retour ; (*d*) le nombre de certificats de retour émis pendant la même période, et le nombre de Chinois qui, pendant cette même période, sont passés par le Canada en transit pour des pays étrangers. 2. Le nombre de Chinois entrés en Canada à titre d'attachés au service diplomatique ou consulaire de la Chine. 3. Le nombre de Chinois entrés en Canada, pendant la même période, à titre de touristes, savants, étudiants ou marchands. 4. Copie de toute correspondance (s'il en est), entre les autorités impériales et canadiennes ou entre le gouvernement du Canada et celui de la Chine (s'il en est), ou entre le gouvernement de la Colombie anglaise et celui du Canada, ou avec toute organisation de travail ou avec toute compagnie, corporation ou personne, concernant l'Acte de l'immigration chinoise ou suggérant des amendements à cet acte. Présentée le 10 mars 1892.—*M. Gordon.*
Pas imprimée.

34. Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Présentée le 11 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney...... .....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

34*a*. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, du 1er octobre 1890 au 1er octobre 1891. Présentée le 6 avril 1892, par l'hon. J. Haggart.—
Pas imprimée.

35. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891,—Copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et papiers, non encore produits, échangés entre toutes personnes et le département de la marine et des pêcheries, concernant le bran de scie dans la rivière La Have, comté de Lunenburg, N.-E., afin que la dite rivière soit exempte de l'application du dit acte. Aussi, une liste des rivières et cours d'eau exemptés de l'application de l'acte, et copie de toutes lettres, correspondance, pétitions et papiers échangés entre toutes personnes quelconques et le département de la marine et des pêcheries au sujet de telles exemptions. Présentée le 14 mars 1892.—*M. Kaulbach et M. Flint*..*Pas imprimée.*

36. Ordres en conseil concernant le département de l'intérieur, conformément au paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements pour l'arpentage, l'administration, la vente et la gestion des terres fédérales dans la zone de 40 milles du chemin de fer dans la province de la Colombie anglaise. Présentés le 15 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

36*a*. Ordres en conseil concernant le département de l'intérieur, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, chap. 54, Statuts revisés du Canada. Présentés le 15 mars 1892, par l'hon. E. Dewdney .. ..*Imprimés pour les documents de la session seulement.*

37. Copies de documents concernant les négociations qui ont eut lieu récemment à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, au sujet de l'extension et du développement du commerce entre les Etats-Unis et le Canada, et autres matières. Présentées le 16 mars 1892, par sir John Thompson.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

38. Etat de la quantité de fer en gueuse fabriqué en Canada et pour lequel des primes sont réclamées, les noms des postulants et le montant soldé dans chaque cas. Présenté le 16 mars 1892, par l'hon. M. Bowell.... .. ..*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

39. Réponse à une adresse du Sénat en date du 3 mars 1892 à Son Excellence le gouverneur général demandant copie de la lettre par laquelle l'honorable John Carling, ministre de l'agriculture, a résigné le siège qu'il occupait au Sénat à la clôture de la dernière session du parlement. Présentée le 17 mars 1882.—*Hon. M. Power*............ .. ..*Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou le département des postes et M. Andrew Allan, ou toutes autres personnes, au sujet du transport des malles entre le Canada et le Royaume-Uni. Présentée le 18 mars 1892.—*M. Mills* (*Bothwell*)..*Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

41. Réponse (partielle) à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892, demandant copie de toutes listes et papiers originaux, y compris toutes les déclarations, avis d'appel, objections aux listes préliminaires et se rapportant à toutes autres procédures, actuellement en la possession de l'officier-reviseur ou du greffier de la couronne en chancellerie, affectant en quelque manière les listes de voteurs pour la division électorale du comté de Lennox qui ont été réglées par la revision de 1891, ainsi qu'une copie certifiée de la liste revisée des voteurs de 1891 fournie par l'officier-reviseur à l'officier-rapporteur. Présentée le 21 mars 1892.—*M. Wilson (Lennox)..Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 mars 1892, demandant : 1. Copie de la décision rendue par l'officier-reviseur sur les objections faites aux noms de Lewis Allin, S. F. Glass, James P. Moore, et à 226 autres noms sur la dite liste de voteurs, lesquels 229 noms ont été subséquemment rayés de la liste par l'officier-reviseur quand les objections ont été faites, mais ont cependant été imprimés sur la dite liste comme étant sujets à appel ; copies des avis d'objection à ces noms et de la preuve faite devant l'officier-reviseur, et de la décision par lui rendue à l'égard de chacun de ces noms. 2. Copie de toutes procédures dans l'appel interjeté devant le juge de cour de comté au sujet de la décision de l'officier-reviseur dans quelques-uns de ces cas ou dans tous, ainsi que copie de tout jugement ou décision rendue dans l'espèce par le susdit juge. 3. Copie du jugement rendu dans la division du banc de la reine de la haute cour de justice d'Ontario au sujet de la demande présentée à la dite cour pour un *mandamus* au dit officier-reviseur concernant les dits votes ou aucuns d'entre eux, et copie du jugement de la cour d'appel d'Ontario relativement à cette affaire. Présentée le 11 avril 1892.—*M. Sutherland*...*Pas imprimée.*

41*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892—Copie de toutes listes et papiers originaux, y compris toutes les déclarations, avis d'appel, objections aux listes préliminaires et se rapportant à toutes autres procédures, actuellement en la possession de l'officier-reviseur ou du greffier de la couronne en chancellerie, affectant en quelque manière les listes de voteurs pour la division électorale du comté de Lennox qui ont été réglées par la revision de 1891, ainsi qu'une copie certifiée de la liste revisée des voteurs de 1891 fournie par l'officier-reviseur à l'officier-rapporteur. Présentée le 18 avril 1892.—*M. Wilson* ....*Pas imprimée.*

41*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—Relevé du nombre de voteurs dans les divers districts électoraux de la Colombie anglaise, et du nombre de voteurs dans chaque arrondissement de votation du district électoral. Présentée le 12 mai 1892.—*M. Mara.* *Pas imprimée.*

42. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892,—Copie des procédures à l'instruction de la pétition d'élection faite récemment au sujet de l'élection d'un député pour le comté de Welland, de la décision des juges qui ont instruit la dite pétition, et de toute la preuve faite en cette occasion. Aussi, copie certifiée du dossier et des *factums* produits lors de l'appel de cette décision et remis au régistraire de la cour suprême du Canada. Aussi, copie de tous rapports et communications adressés à M. l'Orateur par les dits juges au sujet de la dite pétition. Présentée le 22 mars 1892.—*M. Tisdale ..Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mars 1892,—État, dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1891 au 1er mars 1892, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1890 au 1er mars 1891. Présentée le 22 mars 1892.—*M. Sutherland*...*Pas imprimée.*

4. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1892,—État indiquant la quantité totale de farine canadienne exportée à Terreneuve au cours de chacune des années 1890 et 1891 ; les lois et règlements du gouvernement de Terreneuve concernant l'importation des farines en ce pays ; et les quantités totales des articles suivants exportés à Terreneuve dans chacune des dites années : bestiaux, viande de boucherie, lard, porcs et fromage. Présentée le 22 mars 1892. —*M. Hughes*...*Pas imprimée.*

45. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1890,—Copie de toute correspondance, mémoires et conventions entre le gouvernement et la Compagnie de Colonisation de la Tempérance, et de toute correspondance des colons, employés et membres de la compagnie concernant les opérations de la dite compagnie. Présentée le 23 mars 1892.—*M. Wallace.* *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1892,—Copie du jugement de la cour suprême dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, connu communément sous le nom de "Cause des Ecoles du Manitoba." Présentée le 23 mars 1892.—*M. LaRivière..... ....Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

47. Rapport des commissaires chargés de considérer l'opportunité de prolonger le canal de la Vallée de la Trent, et dans quelle mesure. Présenté le 24 mars 1892, par l'hon. J. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

47*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 mars 1892,—Copie de toutes soumissions reçues par le département des chemins de fer et canaux pour les sections 11, 12 et 13 du canal de Soulanges projeté, indiquant : (*a*) Le montant collectif de chaque soumission ; (*b*) la quantité de chaque classe de travaux dans les cédules de chaque section ; (*c*) le montant de chaque soumission, en détail, tel que calculé d'après le produit de la quantité et du prix de chaque item ; (*d*) copie de tous rapports et ordres en conseil concernant ces soumissions ; (*e*) copie de tous rapports d'ingénieurs sur chacune des dites sections ; (*f*) copie, en détail, de tous les estimés des ingénieurs pour chaque section, donnant la quantité, le prix et le montant de chaque classe de travaux dans les cédules ; (*g*) copie de toute correspondance concernant les dites soumissions. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Sutherland.*
Pas imprimée.

47*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1892,—Rapports d'ingénieurs qui ont décidé la construction du canal de Beauharnois, rapports d'ingénieurs en faveur de la construction du canal de Soulanges, et rapports, lettres, etc., d'ingénieurs ou de capitaines ou pilotes s'objectant à la construction du canal à Soulanges. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Bergeron.*
Pas imprimée.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891,—État indiquant le coût de la construction du quai de New-Carlisle et tous les paiments faits à ce sujet, y compris les montants payés au département des terres de la couronne et aux propriétaires de concessions forestières dans le comté de Bonaventure pour le bois employé pour les dits travaux. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Fauvel* ....*Pas imprimée.*

48*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891,—1. État détaillé des divers travaux faits aux quais de Longueuil et de Boucherville, dans le comté de Chambly, depuis le commencement des dits travaux en 1886. 2. Etat détaillé des diverses sommes d'argent déboursées par le gouvernement en rapport avec les dits travaux, indiquant à quelles personnes ces diverses sommes ont été payées, pourquoi, et en vertu de quel arrangement ou contrat. 3. Copie des rapports d'ingénieurs faits au sujet des dits quais, ainsi que des estimés, et aussi copie des lettres et requêtes adressées au département des travaux publics à ce sujet. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Beausoleil*..*Pas imprimée.*

49. Copie du rapport d'un comité de l'hohorable Conseil privé chargé de faire une enquête et un rapport sur les cas d'irrégularités dans le service civil dévoilés devant le comité des comptes publics, etc. Présentée le 31 mars 1892, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—État indiquant le nombre de vaches tenues à la ferme expérimentale centrale entre le 1er janvier 1891 et le 1er janvier 1892 ; le nombre de vaches de chacune des différentes races ; la quantité de lait nécessaire pour faire une livre de beurre ; la quantité de lait vendu ; la quantité de beurre vendu ; où ces articles ont été vendus, et les prix réalisés, chaque mois ; le genre et la valeur de la nourriture donnée. Présentée le 31 mars 1892.—*M. McMillan (Huron)*..*Pas imprimée.*

50*a* Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—Etat indiquant : 1. Le nombre et la situation de chacune des fermes expérimentales. 1. Le montant dépensé dans chacune d'elles, séparément, depuis leur création. 3. Le nom et le salaire de chacun des employés dans chacune des fermes, avec un état des autres avantages que chaque employé reçoit du gouvernement. Présentée le 2 juin 1892.—*M. Frémont*...................................*Pas imprimée.*

51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mai 1892,—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le désaveu d'un acte passé par la législature locale de la province du Manitoba, le 31 mars 1890, intitulé : "Acte concernant les maladies des animaux." Présentée le 31 mars 1892.—*M. Watson.*
Pas imprimée.

VOLUME 12—*Suite.*

52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891,—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le désaveu d'un acte passé par la législature locale de la province du Manitoba le 31 mars 1890, intitulé : " Acte autorisant des compagnies, institutions ou corporations constituées légalement en dehors de cette province, à y transiger des affaires." Présentée le 31 mars 1892.—*M. Watson.* *Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892,—État indiquant les quantités de chacune des classes suivantes de lard et de produits du porc importées des Etats-Unis en Canada dans chacune des années 1888-89, 1889-90 et 1890-91, ainsi que leur valeur et le montant des taux et droits perçus sur ces articles :—Bacon et jambon, épaules et flancs ; saindoux et graisse en branche ; lard ; lard en baril, saumuré, provenant de flancs de cochons pesants, après l'enlèvement des jambons et des épaules, et ne contenant pas plus que 16 morceaux par baril de 200 livres ; cochons importés abattus pour fins d'exportation. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Hughes..Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892, –État indiquant les quantités d'articles suivants exportés du Canada, du 30 juin au 31 décembre 1891, et les noms des pays où ils ont été exportés, savoir : Chevaux de toutes espèces, moutons, œufs, orge, malt, foin et pommes de terre. Aussi, état donnant les quantités exportées dans chaque pays et l'exportation totale de ces divers articles. Présentée le 31 mars 1892.—*M. McMullen. . ...Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892,—État donnant les quantités de bœuf salé, en baril ; viandes séchées ou fumées et viandes conservées autrement que salées ou saumurées ; autres viandes fraîches ou salées, n. a. s. ; beurre, fromage et chevaux importés des Etats-Unis en Canada dans chacune des années 1888-89, 1889-90 et 1890-91, ainsi que leur valeur, et les taux de droits sur ces articles. Présentée le 31 mars 1892.—*M. Hughes..Pas imprimée.*

56. Ordre général n° 86 de la cour suprême du Canada. Présenté le 1er avril 1892 par sir John Thompson.................................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1892,—État indiquant le montant d'argent dépensé par le gouvernement du Canada en 1890 et 1891 pour des jetées, brise-lames, etc., dans le comté de Prince, I. P.-E., le montant dépensé pour chacun des travaux, les ouvrages donnés par voie de soumissions et à qui ; aussi, le montant total voté durant les dites années et celui non dépensé. Présenté le 5 avril 1892.—*M. Perry............................Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mars 1892,—État donnant le nombre de pétitions présentées à la Chambre des communes au sujet de la prohibition, pendant la session de 1891, et indiquant : 1. Le nombre total de pétitions présentées ; 2. Le nombre total de signatures attachées à ces pétitions ; 3. Le nombre de (1) pétitions, et de (2) signatures : (*a*) Par l'Eglise presbytérienne ; (*b*) par l'Eglise méthodiste ; (*c*) par l'Eglise anabaptiste (chiffres séparés pour les anabaptistes libres) ; (*d*) par l'Eglise épiscopale ou d'Angleterre ; (*e*) par l'Armée du Salut. 4. Le nombre de (1) pétitions et de (2) signatures pour chaque province et chaque territoire ; les noms et chiffres séparément pour chaque province et chaque territoire. 5. Le nombre de pétitions séparées, par des cours ecclésiastiques et des sociétés de tempérance ou tous autres corps, signées par des officiers et donnant les noms des cours ecclésiastiques et des sociétés de tempérance qui ont envoyé ces pétitions, avec le nombre de signatures. Présentée le 7 avril 1892. *M. Fraser.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—État indiquant : 1. Les corps de milice active qui ont fait des exercices (*a*) chaque année ; (*b*) tous les deux ans ; (*c*) tous les trois ans depuis 1889 jusqu'à 1891, inclusivement. 2. Le nombre d'officiers actifs dans chaque corps, dûment qualifiés. 3. Le nombre d'officiers nommés provisoirement dans chaque corps, spécifiant ceux dont le délai de qualification est expiré. 4. Les noms, durée de service et âge de chaque officier commandant excédant soixante ans. Présentée le 7 avril 1892.—*M. Hughes..Pas imprimée.*

60. Communication et pétition de la Chambre de commerce de Québec concernant l'abolition de tous droits perçus sur le tonnage dans le port de Québec, etc. Présentée le 11 avril 1891, par l'hon. C. H. Tupper. *Pas imprimées.*

60*a*. Copie de certaines résolutions passées à une assemblée de la Chambre de commerce d'Halifax concernant les mesures législatives hostiles entre le gouvernement de Terreneuve et celui du Canada, et l'opportunité d'établir, si possible, un *modus vivendi* aux termes duquel les tarifs et mesures hostiles des deux pays pourraient être suspendus en attendant le règlement des difficultés par voie diplomatique, etc. Présentée le 21 avril 1892, par l'hon. C. H. Tupper................ *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 février dernier,—État détaillé indiquant : 1. Le trafic à la station de Mulgrave pendant les six mois expirés les 31 décembre 1890 et 1891 ; aussi, le trafic pendant les mois de janvier 1891 et 1892—le dit état devant comprendre la vente des billets, le fret reçu et celui expédié. 2. Le nombre d'employés pendant les dits mois, les salaires payés et le montant soldé pour main-d'œuvre *extra*, avec les noms de ces employés et travailleurs *extra*. 3. La somme de travail fait par l'engin auxiliaire ou de garage pendant les dites périodes et le nombre d'hommes employés aux travaux de garage, et le coût. 4. S'il y a quelqu'un employé comme préposé à la cour de la dite station, la date de sa nomination ; et s'il a un assistant, quand ce dernier a été nommé, et le salaire payé à chacun. 5. Le nombre d'hommes employés à la manœuvre du chalan à la dite station, leurs noms et la manière dont ils sont payés, que ce soit à l'heure, à la journée ou autrement. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Fraser.* *Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 4 avril 1892,—Copie de tous rapports et correspondance entre le département des chemins de fer et les surintendants des divers services de l'Intercolonial au sujet de l'accident arrivé à Truro à un train sous la conduite du conducteur H. D. Archibald, et concernant sa destitution subséquente. Présentée le 11 mai 1392.—*M. Patterson (Colchester)*......*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—État indiquant la quantité de terrain additionnel acheté le long ou dans le voisinage des chemins de fer de l'Etat pour donner plus de facilités au trafic ou pour autres fins ; la quantité achetée ou payée entre le 1er juillet 1891 et le 1er avril 1892 ; le nom du vendeur et le prix d'achat ; l'objet pour lequel la propriété sert ou doit servir. Présentée le 11 mai 1892.—*M. McMullen*......*Pas imprimée.*

61*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 avril 1892,—Relevé des dépenses faites à même les recettes pour améliorations permanentes, prolongements, additions et facilités (à l'exclusion des travaux ordinaires d'entretien et de réfection) sur le réseau du chemin de fer Intercolonial, du 30 juin 1881 au 1er juillet 1891. Le dit relevé devant indiquer, d'une manière sommaire, les dites dépenses pour chaque branche de service aussi exactement que les comptes pourront le permettre. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McDougald (Pictou).* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

61*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—État indiquant : 1. Le tarif en vigueur sur l'Intercolonial pour le bétail sur pied, et les variations de ce tarif pendant les cinq dernières années. 2. Le nombre de bestiaux expédiés des stations de Sackville, Nappan, Aulac et Amherst, et leur destination, faisant la distinction entre des chargements complets de wagons et des quantités moindres que des chargements complets. Présentée le 9 juin 1892.—*M. Wood (Westmoreland)*......*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—Copie de tous les témoignages donnés à une enquête, tenue à Lévis, dans le mois de février 1892, relativement à la démission de Michael Quinn, employé régulier du chemin de fer Intercolonial aux usines de Hadlow, Lévis, avec copie de toute correspondance échangée entre Alfred Drake, mécanicien en chef pour le dit chemin de fer à Hadlow, et les autorités du même chemin à Moncton, en rapport avec la démission du dit Michael Quinn. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Guay*....*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—Copie de toutes pétitions, correspondance, lettres, télégrammes et mémoires reçus depuis 1887, demandant ou concernant l'octroi d'une subvention à la Compagnie du chemin de fer d'Annapolis et Atlantique, ou à une ligne de chemin de fer entre Liverpool et Shelburne et Annapolis, *viâ* Caledonia. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Forbes*......*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—Copie de toutes pétitions des chambres de commerce et des compagnies de chemin de fer, et en général de tous documents concernant la construction d'un nouveau pont sur le canal Lachine, à Montréal. Présentée le 13 avril 1892.—*M. Curran*......*Pas imprimée.*

63*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1892,—Copie de tous documents, mémoires et correspondance échangés entre le gouvernement, la corporation et la Chambre de commerce de la cité de Sorel et autres personnes concernant l'octroi d'une subvention pour la construction d'un pont sur la rivière Richelieu, devant relier à la cité de Sorel le chemin de fer " Montréal et Sorel." Présentée le 28 mai 1892.—*M. Bruneau*......*Pas imprimée.*

VOLUMF 12—*Suite.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et le maître de poste de Saint-Césaire, comté de Rouville, ou toute autre personne, au sujet des dépôts d'argent que le dit maître de poste a à faire. Présentée le 19 avril 1892.—*M. Brodeur*.. *Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891,—Relevé du montant d'argent dépensé dans chaque district électoral (avec la date de la dépense) depuis la confédération, sous les chapitres suivants : 1. Edifices publics. 2. Havres et rivières. 3. Chemins et ponts. Présentée le 26 avril 1892.—*M. Landerkin*......*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 1er juillet 1891,—Copie de toute correspondance, télégrammes, lettres, rapports, estimés et autres documents concernant les études faites au sujet de la construction et du coût d'un tunnel sous-marin entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Présentée le 27 avril 1892.—*M. Davies*........................ *Pas imprimée.*

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 31 mars 1892,—Ccopie de toute correspondance, rapports, etc., qui ont pu être échangés entre le gouvernement canadien et sir Douglas Fox ou tout autre ingénieur, depuis le 1er septembre 1891, au sujet de la construction d'un tunnel entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, sous le détroit de Northumberland. Présentée le 3 mai 1892—*M. Perry*..............*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1892,—Qu'une carte du Canada soit déposée sur le bureau de la Chambre, indiquant les limites des townships, ships, comtés et divisions électorales dans chaque province, et le nombre de votes inscrits dans chaque township, pour chaque candidat, lors de l'élection générale de mars 1891. Présentée le 27 avril 1892.—*M. Mills* (*Bothwell*)..*Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse de la Chambre des commuues à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1892,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement canadien ou aucun de ses membres et le gouvernement anglais, ou entre les autorités du Canada et toute personnes ou personnes au sujet de l'admission du bétail vivant venant des Etats-Unis, et copie de tous ordres en conseil à ce sujet. Présentée le 29 avril 1892.—*M. Somerville.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—Copie de toutes soumissions reçues pour travaux de gravure et d'impression depuis 1882, et de tous contrats conclus à ce sujet, y compris le contrat de l'année actuelle. Aussi copie de toute correspondance à ce sujet depuis 1882. Présentée le 3 mai 1892.—*M. Somerville*........................*Pas imprimée.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1892,—Copie de toute correspondance, télégrammes ou autres documents échangés entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales ou le gouvernement de Terreneuve, ou entre aucun membre ou représentant de quelqu'un de ces gouvernements, touchant l'admission de Terreneuve dans la Puissance du Canada, y compris toute correspondance ou télégrammes adressés au haut-commissaire ou venant de lui, sur ce sujet, et tous rapports au conseil et minutes du conseil s'y rapportant. Aussi, copie de toutes conditions ou offres qui ont pu être soumises au gouvernement de Terreneuve ou à quelqu'un de ses membres au sujet de l'entrée de cette île dans la fédération canadienne. Présentée le 4 mai 1892.—*M. Davies.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

71. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 mars 1892,—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, reçus ou passés pendant les cinq dernières années et non encore soumis à la Chambre, ainsi que tous rapports d'explorations ou d'arpentages ordonnés à ce sujet par le gouvernement du Canada pendant la dite période. Présentée le 5 mai 1892.—*Sir H. Langevin*....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

72. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 mai 1892, demandant copie des instructions annexées à la commission des lieutenants-gouverneurs des provinces du Canada. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Laurier*........... *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—Copie de toute correspondance, rapports d'ingénieurs, pétitions ou autres documents concernant l'exploration ou le creusement du chenal du Rapide des Galops ; aussi, état indiquant les travaux exécutés par le remorqueur *Iroquois*, appartenant au gouvernement, et les services rendus par le nommé John Stitt en rapport avec le dit remorqueur. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Sommerville.*
Pas imprimée.

VOLUME 12—*Suite*.

73a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mars 1892,—Copie de tous levés hydrographiques, plans, devis, contrats, rapports et papiers se rapportant au nouveau chenal du Rapide des Galops ; 2. Copie de tous rapports d'ingénieurs sur l'accident arrivé au steamer "Traveller" qui a touché fond dans le Rapide des Galops en octobre 1889 ; 3. Copie de tous rapports (s'il en est) émanant d'aucuns capitaines de bateaux à vapeur sur l'état du dit chenal ; 4. Relevé du coût des études faites par des ingénieurs en 1891 ; 5. Copie des rapports des ingénieurs envoyés pour faire le relevé de ce chenal en 1891 ; 6. Copie de la preuve faite au sujet de la profondeur, des quantités, etc. Présentée le 30 mai 1892.—*M. Reid*.......... .....*Pas imprimée.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 4 avril 1892,—Copie des lettres patentes originales constituant en corporation la Compagnie des Filatures de coton de la Puissance (limitée), des lettres patentes supplémentaires portant le capital-actions de la dite compagnie de $100,000 à $5,000,000, et de toute correspondance, pétitions, déclarations et preuve soumises au gouvernement à l'appui de l'émission des dites lettres patentes supplémentaires. Aussi, copie des lettres patentes originales constituant en corporation la Compagnie canadienne des Filatures de coton teint (limitée), des lettre patentes supplémentaires portant le capital-actions de la dite compagnie de $100,000 à $5,000,000, et de toute correspondance, pétitions, déclarations et preuve soumises au gouvernement à l'appui de l'émission des dites lettres patentes supplémentaires. Présentée le 9 mai 1892.—*M. Edgar* ....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1891,—Copie de toute correspondance concernant la nomination de W. H. Ingram comme percepteur de douane à Saint-Thomas, Ontario. Présentée le 10 mai 1891.—*M. Casey*..............................*Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—Copie de toute correspondance, mémoires et documents échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et toutes personnes, compagnies ou corparations, sur l'opportunité de libérer le comté de Pontiac de toute ou partie de sa dette de chemin de fer. Présentée le 11 mai 1892.—*M. Murray* ... .*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—Copie du certificat de l'ingénieur en chef intérimaire portant que des travaux pour une valeur de $32,000 payées à Bancroft et Connolly avaient été faits en sus de tous certificats précédents pour le bassin de raboub de Kingston, tel que mentionné dans le rapport de l'auditeur général, page C—119. Présentée le 12 mai 1892.—*M. Gibson*..............................*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mars 1892,—1. Copie de la circulaire émise le 10 juin 1891, par le département de la marine, au sujet des "droits" pour les marins malades en Canada ; 2. Liste des personnes auxquelles cette circulaire a été adressée ; 3. Copie de toutes les réponses reçues. Présentée le 16 mai 1892.—*M. Laurier*.... ....*Pas imprimée.*

79. Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir du fonctionnement de l'Acte du service civil et d'autres matières se rattachant au service civil en général. Présenté le 20 mai 1892.—Sir John Thompson..............................*Voir le n° 16.*

80. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—État indiquant, pour l'année dernière (1891) : 1. Le nombre de demandes faites au comité des chemins de fer du Conseil privé pour une décision, ordonnance ou instruction concernant aucune des matières ou choses que le dit comité, aux termes de l'Acte des chemins de fer, a le pouvoir ou l'autorité de traiter. 2. La nature de la demande, en termes généraux. 3. Les noms des membres de l'honorable Conseil privé qui (*a*) ont instruit chacune de ces demandes ; (*b*) qui étaient présents à une ou plusieurs des séances ajournées et à la décision finale ; (*c*) dans les cas où il y a eu ajournement, les dates de l'instruction, et des ajournements subséquents ou des ajournements pour décision finale. 4. Etat indiquant la manière dont on a disposé de chacune des dites demandes, savoir : accordée ou refusée, ou accordée en partie. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McCarthy*..............................*Pas imprimée.*

80a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892 : 1. Copie de toutes demandes ou plaintes faites au comité des chemins de fer du Conseil privé concernant les matières ou choses mentionnées dans les paragraphes *k*, *l*, *m*, *n*, et *p*, de l'article onze de l'Acte des chemins de fer. 2. Les noms des personnes qui ont porté ces plaintes ou contre lesquelles elles ont été faites. 3. La manière dont on a disposé de ces demandes ou plaintes. Présentée le 25 mai 1892.—*M. McCarthy*..............................*Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

81.—(1891) Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 3 juin 1891, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada, au sujet des lois sur les droits d'auteur au Canada, et tous autres papiers s'y rattachant et qui n'ont pas encore été produits. Présentée le 24 août 1891.—*M. Edgar*.. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

81. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 mars 1892,—État indiquant quels édifices fédéraux sont éclairés par l'électricité ; les divers systèmes en usage dans chaque édifice, lumière à arc ou à incandescence ; le nombre de lumières de la force de 16 bougies ou l'équivalent employé dans chaque édifice ; le coût de chaque lumière de la force de 16 bougies ou l'équivalent dans chaque édifice, et le coût moyen annuel de l'éclairage de chaque édifice. Indiquant aussi dans quels édifices les appareils sont la propriété du gouvernement et sont entretenus par lui, et dans le cas contraire, le courant électrique est-il fourni par des stations centrales ou par des particuliers. Aussi, indiquant dans les cas où le courant électrique est fourni du dehors, si le renouvellement des lampes est à la charge du gouvernement. Si oui, dans quels édifices et quel en est le coût annuel. Aussi, les noms des personnes qui ont entrepris d'éclairer aucun de ces édifices, ainsi que les noms ou désignations des édifices et les dates et durée de chacun de ces contrats. Aussi, indiquant quels édifices publics du Canada sont éclairés au gaz et le coût annuel de l'éclairage de chacun de ces édifices. Présentée le 25 mai 1892..................................*Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mai 1892,—Copie de tous papiers. lettres, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du maître de poste d'Eugenia et la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1891.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 mai 1892,—Noms des conducteurs de malles mis à leur retraite, avec le nombre d'années de service, le salaire de la dernière année de service de chacun d'eux, et aussi les noms de ceux qui ont eu plusieurs années ajoutées à leur temps de service. Présentée le 30 mai 1892.—*M. Brodeur*...................................... *Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er mars 1892,—État indiquant le nombre de commissions royales instituées, chaque année, depuis la confédération, les noms des commissaires et les sujets examinés, ainsi que le coût de chacune et le coût total de toutes. Présentée le 1er juin 1892.—*M. Landerkin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

84*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er mars 1892,—État indiquant le nombre de commissions royales instituées, chaque année, depuis la confédération, les noms des commissaires et les sujets examinés, ainsi que le coût de chacune et le coût total de toutes. Présentée le 9 juin 1892.—*M. Landerkin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

85. Relevé indiquant le nombre d'heures employées pour composer le compte rendu quotidien des débats du Sénat, le nombre d'emmes assemblées, y compris les corrections, à venir au 20 mai dernier. Présenté le 2 juin 1892, par l'hon. sir J. C. Abbott...*Pas imprimé.*

86. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 25 avril 1892,—Copie de la pétition présentée et produite dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, sous l'autorité de l'Acte des élections fédérales contestées, contre l'élection de Joseph A. Gillies pour le comté de Richmond, N.-E., à l'élection générale tenue le 5e jour de mars 1891, avec les dates de la production et présentation de la dite pétition. Aussi, copie de tous papiers et documents se rapportant aux procédures suivantes dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse :— 1. Requête à l'honorable juge en chef pour prolonger le délai pour fixer l'instruction de cette pétition. 2. Requête pour fixer la date de l'instruction de la pétition devant être entendue devant Leurs Honneurs le juge Weatherbe et le juge Graham, mais entendue devant Son Honneur le juge Weatherbe, siégeant seul le 19 novembre 1891. 3. L'ordre émis par le dit juge Weatherbe, siégeant seul pour l'instruction de la dite pétition, fixant le 8 décembre 1891 pour la dite instruction. 4. L'avis, en date du 28 novembre 1891, de l'appel de cette décision de l'honorable juge Weatherbe, interjeté devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse pour les raisons suivantes :—(*a*) Parce qu'i n'avait pas juridiction d'émettre tel ordre ou la partie de cet ordre prolongeant le délai ; (*b*) parce que six mois s'étaient écoulés depuis la présentation de la pétion ; (*c*) parce que le temps et le lieu n'avaient pas été fixés dans les six mois de la date à laquelle la pétition avait été pré sentée ; (*d*) parce que le prolongement de délai accordé par le dit ordre n'avait pas été donné sur demande à cette fin appuyée d'affidavits, et qu'il n'appert pas du dit ordre et qu'il n'y

VOLUME 12—*Suite.*

avait pas raison de croire à l'époque où il a été émis, que les fins de la justice nécessitaient cette prolongation ; (*e*) parce que le répondant n'a reçu avis d'aucune demande pour prolonger le délai fixé pour le commencement de l'instruction ; (*f*) parce qu'un seul juge n'avait pas juridiction de fixer l'époque et le lieu de l'instruction ; (*g*) parce que l'instruction de la pétition ne peut être commencée pendant le terme de la cour à laquelle les juges qui doivent instruire la dite pétition sont obligés de siéger. 5. L'avis de la motion sur le dit appel pour le 3 décembre 1891. 6. La fixation, par Son Honneur le juge Weatherbe, du dit 3 décembre 1891 pour l'audition devant la cour suprême. 7. L'ajournement de l'audition à un jour ultérieur. 8. Le jugement de la cour suprême dans cette cause. 9. La règle de la cour suprême en date du 19 décembre 1891 rejetant l'ordre de Son Honneur le juge Weatherbe qui fixait la date de l'instruction de la dite pétition. 10. La date à laquelle Leurs Honneurs les juges Weatherbe et Graham ont reçu copie de l'ordre de la cour suprême rejetant le dit ordre du juge Weatherbe au sujet de la dite pétition. 11. La date à laquelle les dits juges ont fait rapport à l'honorable Orateur de la Chambre des communes qu'ils avaient instruit la dite pétition et déclaré l'élection du dit Joseph A. Gillies nulle, et son siége en parlement vacant. 12. La date de la requête adressée à Son Honneur le juge Weatherbe pour surseoir à la décision au sujet de la pétition en attendant la décision de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse sur la question de juridiction, et le rejet de cette requête. Aussi, copie des diverses pétitions présentées et produites dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, en vertu de l'Acte des élections fédérales contestées, contre l'élection de sir John S. D. Thompson, et de l'hon. C. H. Tupper, MM. C. E. Kaulbach, J. B. Mills, N. W. White et Hugh Cameron, pour six des divers comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse, à l'élection générale tenue le 5 mars 1891 ; aussi, copie de tous papiers et documents en rapport avec les diverses procédures dans les dites causes dans la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 juin 1892.—*M. Gillies et M. Forbes*........ *Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 30 mars 1892,—Copie de tous comptes, réclamations et certificats présentés et transmis depuis le 1er juillet 1885 jusqu'à date au gouvernement du Canada par chaque juge de la cour supérieure de la province de Québec, en sa qualité de tel juge, pour toutes dépenses de voyage et d'hôtel dans une place autre que celle dans laquelle tel juge est tenu de résider, ou dans laquelle il a, de fait, résidé, soit pour y avoir siégé ou agi en telle qualité, ou pour y avoir tenu une cour pour des affaires civiles, criminelles ou autres ; aussi, un état détaillé des diverses sommes payées en conformité de ces comptes, réclamations et certificats. Présenté le 3 juin 1892.—*M. Flint*........ *Pas imprimée.*

88. Nouvelle réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891,—Correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée le 31 mai 1891.—*Hon. M. Miller*........ *Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 25 avril 1892,—État indiquant le montant respectif d'huile crue et d'huile épurée de graine de coton importée en Canada en 1891. Présentée le 7 juin 1892.—*M. McKay*........ *Pas imprimée.*

90. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1892, Copie des lettres, communications et rapports en la possession du gouvernement concernant l'adoption d'une heure unique, qui ont été reçus par lui depuis le mois de mai 1891. Présentée le 14 juin 1892.—*Hon. M. Sullivan*........ *Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 juin 1892,—Copie des rapports des délégués des fermiers anglais, MM. McQueen et Davey, sur les provinces maritimes. Présentée le 15 juin 1892.—*M. McMillan (Huron)*........ *Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 juin 1892, demandant copie des minutes de la preuve faite lors de l'instruction, aux termes de l'Acte des élections fédérales contestées, de la cause de A. Sturton *et al. vs* P. V. Savard, défendeur, relative à l'élection pour les comtés de Chicoutimi et Saguenay, en 1891. Présentée le 15 juin 1892.—*Sir John Thompson*— *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891,—Copie de tous papiers et de toute correspondance en la possession du département de la marine et des pêcheries concernant le sauvetage d'une partie de l'équipage du navire de S. M. "Lilly," qui s'est perdu sur les côtes du Labrador en septembre 1889. Présentée le 17 juin 1892.—*M. Edgar*........ *Pas imprimée.*

VOLUME 12—*Suite.*

94. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 août 1891,—Copie de tous ordres en conseil, mémoire, correspondance et documents concernant l'éboulement à la citadelle de Québec, le 19 septembre 1889. Présentée le 24 juin 1892.—*M. Frémont* .... *Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 4 avril 1892,—1. Copie de toute correspondance, papiers, plaintes et mémoires quelconques concernant la Société de Colonisation de Tempérance reçus depuis la date de la réponse fournie à la Chambre en 1890 ou non-inclus dans cett réponse. 2. Liste de tous actionnaires de la compagnie en date du 1er mai 1885, avec les montants versés sur appel de fonds soit en espèces, obligations ou autrement, chaque année jusqu'à date; quelles parts ont été confisquées, la date et la raison. 3. Liste des actionnaires à la date de la réponse, indiquant quand ils sont devenus actionnaires, avec les dates et le montant, et le prix des parts. (*a*) Le nombre de demandes de versements sur toutes les parts, avec détails quant aux dates, etc. 4. Le montant perçu à titre d'honoraires par les directeurs, chaque année, jusqu'à date. 5. Le montant de deniers placés chaque année, et de quelle manière. (*a*) Montant total reçu en à-compte de ventes de scrip et de terre jusqu'à date. 6. Liste des porteurs de scrip (avec domicile) qui ont acheté de la compagnie (du scrip émis) avant le 1er juin 1882 et depuis cette date, donnant la date de l'emission, l'étendue de terre achetée par chacun, le prix par acre et le montant payé jusqu'à date. Dans les cas de cancellation, la date et les conditions. 7. Liste de tous autres contrats passés pour achat de terres, indiquant s'ils ont été échangés pour du scrip, les montants payés jusqu'à date, indiquant aussi si le contrat est encore existant, pourquoi il a été cancellé, et quand. 8. Montant et détails des ventes de terres se poursuivant actuellement, et pour lesquelles des terres doivent être fournies par la compagnie. 9. Liste de toutes personnes dont les scrips ont été appliqués sur des sections à nombre pair en 1883, leur position, indiquant les changements de sites, s'il en est, avec la formule du contrat pour les sections à nombre pair. 10. Liste des colons qui ont pris des homesteads en 1885. Liste semblable jusqu'à date (colons réels). 11. La date de l'expiration du contrat avec la compagnie et le gouvernement, avec les conditions de prolongation, s'il en est, et les conditions de règlement final. 12. Liste des terres à être transportées à la compagnie en vertu de tel règlement. Les renseignements ci-dessus devant être accompagnés, si possible, de l'affidavit du président et du comptable. Présentée le 30 juin 1892.—*M. Sproule*....*Pas imprimée.*

96. Recensement du Canada—Bulletin n° 11—Nationalités—Lieux de naissance de la population. Présenté le 30 juin 1892, par l'hon. J. Carling..*Pas imprimé.*

97. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 2 mai 1892,—Copie du billet de concession accordé à John Alexander McLellan, de l'Ile Cockburn, pour le lot 15, dans la 5e concession de la dite île. Aussi, copie de tous affidavits ou déclarations, lettres et autres papiers adressés par quelque personne ou personnes au département ou à quelqu'un de ses officiers se rapportant en quelque manière au dit lot ou à la cancellation du dit billet. Aussi, copie de tout ordre émis pour la cancellation du dit billet. Aussi, copie du billet de concession accordé pour le lot 16, dans la 4e concession de l'Ile Cockburn, et de toute cession ou transfert de ce lot à Peter McLellan. Aussi, copie de tous affidavits ou déclarations, lettres et autres papiers adressés par quelque personne ou personnes au département se rapportant en quelque manière au dit lot ou à la cancellation du dit billet. Aussi, copie de tout ordre émis pour la cancellation du dit billet. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Lister*.......................*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—État indiquant: 1. Le nombre des réserves sauvages dans la Colombie anglaise. 2. La situation de chacune et le nom de la tribu à qui elle a été allouée. 3. La superficie de chacune, en acres. 4. La superficie cultivée dans chaque réserve. 5. La population de chaque tribu lorsque la réserve a été établie en premier lieu. 6. La population actuelle de chaque tribu. 7. La superficie estimative des terrains de pâture dans chaqhe réserve. 8. Le nombre de chevaux, bêtes à cornes et moutons possédés par chaque tribu. 9. La superficie estimative de terres à bois sur chaque réserve. Présentée le 5 juillet 1892.—*M. Barnard*..*Pas imprimée.*

99. Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur en conseil, le 17 juin 1892, au sujet d'une dépêche en date du 4 novembre 1891, de lord Knutsford, invitant le gouvernement canadien à exprimer ses vues sur les plaintes relatives aux prétendus droits differentiels imposés par le gouvernement du Canada aux citoyens des Etats-Unis en rapport avec les péages sur les canaux. Présentée le 6 juillet, par sir John Thompson.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

VOLUME 12—*Fin.*

100. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 10 juin 1892, demandant un état de la subvention payée à la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, avec indication de la date des paiements et des personnes auxquelles ils ont été faits ; aussi, copie de la correspondance relative à cette subvention, des lettres ou télégrammes en demandant le paiement, et de tous rapports présentés par les ingénieurs ou inspecteurs du gouvernement, qui ont inspecté le dit chemin. Présentée le 6 juillet 1892.—*Hon. M. Power*....................*Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mai 1892,—État faisant connaître : 1. Le nombre total d'acres de terres publiques données dans le Manitoba et le Nord-Ouest pour aider à la construction de chemins de fer, jusqu'au 26 avril 1892. 2. Le nom de chaque compagnie ou ligne de chemin de fer à qui un octroi de terre a été fait ; la longueur de la ligne ainsi subventionnée, et le nombre d'acres accordés à chaque compagnie ou ligne. 3. Le nombre total d'acres de terre dans le Manitoba et le Nord-Ouest qui a été gagné jusqu'au 26 avril 1892, aux termes des octrois, par suite de l'achèvement des lignes ou parties de lignes auxquelles des subventions en terres ont été données. 4. Le nom de chaque compagnie ou ligne de chemin de fer qui a gagné tout ou partie de sa subvention en teres, et le nombre d'acres gagnés par chacune. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Charlton*....................*Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 21 mars 1892,—Copie d'une carte du Canada, à être fournie par le directeur de la Commission Géologique, indiquant la superficie des terres boisées respectivement en épinette blanche et pin blanc. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Ives.* *Pas imprimée.*

103. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 25 avril 1892,—Copie de toutes résolutions et mémoires adoptés par l'Assemblée du Nord-Ouest à sa dernière session et adressés au gouvernement. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

104. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 mars 1892,—Copie de toutes lettres, correspondance et pétitions concernant les réclamations ou le règlement final ou projeté des réclamations produites par les colons établis sur le territoire de la Compagnie du Ranche Waldron, et copie de toutes plaintes au sujet de la manière dont les colons ont été traités par la compagnie. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. McMullen.* *Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1892,—État indiquant la quantité de ficelle à lier importée dans la Puissance, du 1er juillet 1891 au 1er juillet 1892, pour usage en Canada, le pays d'importation et le montant des droits payés sur cet article. Présentée le 9 juillet 1892.—*M. Campbell*....................*Pas imprimée.*

SUPPLÉMENT N° 1

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice clos le 30 juin 1891.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1891.



OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.
1892

[*N° 9a—1891.*] *Prix,* 10 *centins.*

MATIÈRES.

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 3 mars 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le trafic et les recettes des différents canaux, pour la saison de navigation de 1891.

J'ai ajouté à la statistique ordinaire certains renseignements relatifs au trafic sur les grands lacs et aux avantages comparatifs des routes canadiennes et américaines conduisant à la mer.

RECETTES.

Les recettes totales, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau, sont comme suit pour les deux dernières années :—

Pour 1890	$348,059 51
1891	350,351 97

En comparant la statistique de 1890 et 1891, l'on verra que les recettes brutes ont augmenté de $2,292.46.

Les diverses augmentations ou diminutions sont comme ci-dessous :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	$5,734 38	
Sur les canaux du Saint-Laurent	3,363 31	
Sur le canal Chambly	1,350 13	
Sur le canal Rideau		$ 142 88
Sur les canaux de l'Ottawa		7,793 97
Sur le canal Saint-Pierre		138 16
Sur les canaux de la Vallée de la Trent		5 21
Sur le canal Murray		75 14
Total	$10,447 82	$8,155 36
Total de l'augmentation	2,292 64	

Ces chiffres sont quelque peu modifiés par des remboursements autorisés par des arrêtés du conseil dont il est question ci-après.

Sur les recettes afférentes à 1890 il a été remboursé sur le grain $41,635.46, et en 1891, $49,834.98, ce qui forme une diminution réelle pour 1891 de $6,907.06.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur certains produits agricoles fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 25 mars 1891, autorisé une remise des péages comme ci-après, savoir :—

Il sera fait une remise de péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinée à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux de Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux, aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

Par un arrêté du conseil passé le 29 avril 1891, cette remise a été appliquée à toute partie des dites cargaisons allégées à Port-Colborne et rechargées à destination de Port-Dalhousie, de même qu'aux produits ci-dessus mentionnés quand ils étaient expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

Les remises ainsi réclamées ont été payées à la fermeture de la saison de navigation, et non dans le cours de la dite saison comme autrefois.

En 1891, 276,861 tonneaux de grain ont passé le canal Welland, et ont été transbordés à des ports canadiens à destination de Montréal, et une remise de 18 centins par tonneau a été accordée, ce qui forme une somme de $49,834.98.

Sur la quantité de grain, soit 220,527 tonneaux qui ont passé le canal Welland en destination de ports américains, 17,817 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg et ont passé par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Il n'a pas été accordé de remises sur ces transbordements.

QUANTITÉ DE GRAIN DESCENDUE PAR LE CANAL WELLAND.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du blé, descendus par le canal Welland, de ports à l'ouest de Port-Colborne, a été comme suit pendant les dix dernières années :—

	Quantité descendue à Montréal.	Quantités sur lesquelles a été payé le plein péage.	
		Allant à des ports de l'Ontario.	De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	....	63.881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932
1891	*295,509	6,805	202,710

On a accordé sur le grain descendu à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, une modération de péage de 10 centins par tonneau en 1884 et jusqu'en juin 1885, et 18 centins par tonneau du premier juillet 1885 à décembre 1891.

D'après les chiffres ci-dessus, le mouvement des produits agricoles vers Montréal par la voie du canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a augmenté, pendant les dix dernières années, de 180,694 tonneaux qu'il était en 1880, à 295,509 tonneaux en 1891, et le mouvement de ces produits entre les ports américains, par voie du canal Welland, a augmenté de 63,881 tonneaux qu'il était à 202,710 tonneaux.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du blé arrivés à Montréal par les chemins de fer Grand-Tronc et du Pacifique, a été comme suit pendant les dix dernières années, suivant les rapports :—

	Tonneaux.
Pour 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410

Les quantités des articles similaires qui ont fait le parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant la même période, ont été comme ci-dessous :—

*Sur cette quantité 17,817 tonneaux de maïs et de blé ont été transbordés à Ogdensburg.

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434

Le mouvement comparatif du grain par la voie du Saint-Laurent et autres voies, passant par l'Etat de New-York, a été comme ci-dessous :—

MOUVEMENT DU GRAIN VERS LA MER PAR LES DIFFÉRENTES VOIES QUI SE FONT CONCURRENCE.

Mouvement du grain et des pois descendus à Montréal par la voie entière des canaux du Saint-Laurent :—

	Tonneaux.
Pour 1890	242,571
1891	320,434
Augmentation	77,863

Mouvement du grain et des pois arrivés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc :—

	Tonneaux.
Pour 1890	119,208
1891	184,410
Augmentation	65,202

Mouvement du grain vers la mer par les canaux de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1890	1,131,289
1891	1,055,278
Diminution	76,011

Mouvement du grain vers la mer par les chemins de fer de New-York :—

	Tonneaux.
Pour 1890	3,045,302
1891	2,356,660
Diminution	688,642

Les augmentations et diminutions accusées en 1891 relativement à 1890 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent	77,863	....	32·09	....
do ch. de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc	65,202	....	54·69	....
do canaux de New-York	....	76,011	....	6·71
do chemins de fer de New-York	....	688,642	....	22·61

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

Suit un tableau de la quantité de grain passée par le canal Welland en destination de Kingston, pour les six dernières années :—

Sur des navires canadiens :—

		Tonneaux.
1886, 241	cargaisons	143,330
1887, 284	do	178,233
1888, 182	do	143,025
1889, 208	do	165,117
1890, 203	do	184,275
1891, 209	do	190,664

Sur des navires américains :—

		Tonneaux.
1886, 97	cargaisons	62,222
1887, 19	do	12,477
1888, 60	do	43,667
1889, 114	do	108,358
1890, 35	do	35,560
1891, 77	do	90,153

En 1891, trois navires canadiens ont porté à Montréal leurs cargaisons intactes, soit 1,441 tonneaux de grain; en 1890, trois, chargés de 1,281 tonneaux, et un seul, en 1889, portant 425 tonneaux.

En 1891, quarante-quatre navires canadiens ont été allégés à Kingston; 63 en 1890 et 54 en 1889.

Deux cent trentre-neuf navires ont été déchargés à Kingston en 1891; 172 en 1890 et 267 en 1889.

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1891 et pendant les trois années précédentes. Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1891 a été de 81, contre 83 l'année dernière.

—	1888.	1889.	1890.	1891.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	11,440	37,222	4,310	16,665
Maïs	133,014	254,690	773,687	482,802
Seigle	Nil.	Nil.	Nil.	1,330
Avoine	Nil.	8,218	44,294	130,276

Les déchargements dans ce port des navires qui ne sont pas entrés dans le canal donnent les quantités suivantes :—

——	1888.	1889.	1890.	1891.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	72,592	8,608	Nil.	16,628
Maïs	23,575	Nil.	Nil.	Nil.
Seigle	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Avoine	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.

La totalité du fret passé par le canal Welland dans le cours de la saison de 1891 a atteint le chiffre de 975,013 tonneaux ; sur cette quantité 945,239 tonneaux étaient expédiés en droiture, et 29,774 tonneaux à des stations intermédiaires.

Canal Welland.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité du fret dirigé vers l'est a été de 684,801 tonneaux, et vers l'ouest, de 290,212 tonneaux.

La totalité du fret passé par le canal Welland dans toute sa longueur, dans le cours de la saison de 1891, a été de 945,239 tonneaux.

Sur cette quantité 283,552 tonneaux étaient à destination de l'est.

Sur le fret à destination de l'est, les navires canadiens ont porté 262,547 tonneaux et ceux des Etats-Unis 399,140 ; tandis que les premiers ont transporté 36,009 tonneaux du fret destiné à l'ouest et les seconds 247,543 tonneaux.

La totalité du mouvement du fret sur les canaux du Saint-Laurent, dans le cours de la saison de 1891, à atteint le chiffre de 936,794 tonneaux ; sur cette quantité 541,028 tonneaux étaient expédiés en droiture, et 395,766 tonneaux composaient le fret local.

Canaux du Saint-Laurent.

Fret à destination de l'est et de l'ouest

Sur la totalité du fret passé par les canaux, en 1891, 688,899 tonneaux étaient à destination de l'est, et 247,895 tonneaux étaient destinés à l'ouest.

La totalité du fret transporté en droiture a été de 541,028 tonneaux ; sur cette quantité 500,532 tonneaux étaient à destination de l'est, et 40,496 à destination de l'ouest.

Sur la totalité du fret local 188,367 tonneaux étaient destinés à l'est, et 207,399 à l'ouest.

TRANSPORT EN DROITURE ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ERIÉ, MICHIGAN, ETC.

La totalité du mouvement du fret à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent entre les lacs Erié et Montréal, a été comme suit pour les onze dernières années :—

	A destination de l'est, tonneaux.	A destination de l'ouest, tonneaux.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060

FRET ENTRE PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La totalité du fret passé à l'est et à l'ouest par le canal Welland entre ports des Etats-Unis a été comme suit pour les onze dernières années :—

	A destination de l'est, tonneaux.	A destination de l'ouest, tonneaux.
1881	96,266	97,907
1882	110,286	172,520
1883	174,912	257,699
1884	163,998	243,081
1885	168,212	216,297
1886	244,916	239,562
1887	189,427	151,074
1888	221,062	213,689
1889	297,353	266,231
1890	318,259	215,698
1891	306,257	247,543

La quantité du fret passé à l'est par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis, a diminué de 12,002 tonneaux pendant la dernière année, tandis que le mouvement du fret vers l'ouest a augmenté de 31,845 tonneaux pour la dernière année.

Comparaison statistique entre les diverses routes des Etats-Unis.

J'annexe à ce rapport des tableaux qui font la suite de la comparaison statistique établie dans des rapports précédents entre les quantités des principaux articles expédiés par le canal Welland, et les quantités d'articles similaires expédiés par des routes concurrentes des Etats-Unis.

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,092,355 tonneaux en 1891, tandis qu'il en avait été transporté 1,167,901 en 1890, et 1,296,896 en 1889.

Il a été transporté des céréales par les chemins de fer New-York Central, Erié et New-York, West-Shore et Buffalo, comme suit :—

	Tonneaux.		Tonneaux.
En 1891	3,565,381	En 1885	4,105,594
1890	4,336,199	1884	3,639,805
1889	3,654,984	1883	4,422,461
1888*	3,197,634	1882	3,888,557
1887	3,847,766	1880	4,732,385
1886	3,802,262	1869	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Le tableau suivant est le relevé des quantités de céréales expédiées pendant les vingt et une dernières années à des ports de marée par la voie des canaux et des chemins de fer de l'Etat de New-York :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Part des canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1891 se répartit comme suit :—

Canaux.	Animaux.	Produits forestiers.	Produits manufacturés.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland	68	99,383	19,485	300,873	555,204	975,013
Saint-Laurent	917	126,870	56,765	334,841	416,921	936,314
Chambly	215	119,799	2,888	98,449	7,913	229,264
Ottawa	1,373	565,382	323	10,952	7,011	585,041
Rideau	26	79,259	2,736	23,176	4,116	109,313
Saint-Pierre	....	2,827	....	24,205	7,488	34,520
Murray	50	3,376	704	4,677	2,935	11,742
Vallée de la Trent	....	20,675	7	132	25	20,839

La totalité du fret passé par le canal Welland a atteint le chiffre de 975,013 tonneaux, comprenant 555,204 tonneaux de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la totalité du fret a été de 936,314 tonneaux, dont 416,921 étaient des produits agricoles, et 334,841 des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret a été de 585,041 tonneaux, dont 565,382 étaient des produits forestiers.

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1891 a été de 2,902,046 tonneaux.

La quantité de grain importée de Chicago au Canada par les lacs, dans le cours de 1891, a été, d'après les rapports, de 4,754,708 boisseaux, et la quantité passée en transit de 2,736,892 boisseaux.

La valeur totale du fret importé de Chicago au Canada par les lacs, dans le cours de la même année, a été, d'après les rapports, de $3,916,452.28; sur ce chiffre les navires canadiens ont eu une part de $2,030,385.71, dont les détails sont comme suit :—

QUANTITÉ et valeur des importations de Chicago au Canada, par les lacs, 1891.

Articles.	Navires des Etats-Unis.		Navires canadiens.		Total.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Blé.....Boiss.	522,652	510,762 76	606,266	596,905 96	1,128,918	1,107,668 72
Maïs..... "	1,088,816	675,600 39	1,010,923	619,606 51	2,099,739	1,295,206 90
Seigle..... "	758,502	699,703 42	767,549	688,850 61	1,526,051	1,388,554 03
Farine.....Brls.	.....	.....	16,632	78,921 00	16,632	78,921 00
Lard.....Lbs.	.....	.....	1,450	19,525 00	1,450	19,525 00
Farine de maïs.....Brls.	.....	.....	375	1,500 00	375	1,500 00
Farine d'avoine..... "	.....	.....	135	1,000 00	135	1,000 00
Suif..... "	.....	.....	100	1,200 00	100	1,200 00
Saindoux..... "	.....	.....	513	10,280 00	513	10,280 00
Graisse..... "	.....	.....	95	1,050 00	95	1,050 00
Thé.....Caisses	.....	.....	1,059	10,563 02	1,059	10,563 02
Marchandises générales.....Colis.	.....	.....	93	983 61	93	983 61
Total.....	.....	1,886,066 57	.....	2,030,385 71	.....	3,916,452 28

EXPÉDITIONS de grain (en transit et importation) de Chicago, par les lacs, 1891.

Expédié à	Maïs.			Avoine.			Blé.	Seigle.	Total.
	Transit.	Importation	Total.	Transit.	Importation	Total.	Importation	Importation	
	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
Montréal	....	131,501	131,501	....	....	....	134,635	100,946	367,082
Prescott	....	38,000	38,000	....	....	....	....	....	38,000
Kingston	....	1,707,012	1,707,012	....	....	....	994,283	1,425,105	4,126,400
Toronto	....	25,100	25,100	....	....	....	....	....	25,100
Point-Edward	278,768	....	278,768	65,701	....	65,701	....	....	344,469
Collingwood	149,256	....	149,256	256,165	....	256,165	....	....	405,421
Midland	807,595	198,126	1,005,721	193,429	....	193,429	....	....	1,199,150
Sarnia	488,726	....	488,726	497,252	....	497,252	....	....	985,978
Total	1,724,345	2,099,739	3,824,084	1,012,547	....	1,012,547	1,128,918	1,526,051	7,491,600

Le rapport concernant le commerce de transport de Chicago, entre les mois de mai et de novembre 1891, contient ce qui suit :—

" Malgré les efforts combinés de neuf des principales lignes de chemins de fer dans ce pays, la flotte des lacs a transporté de Chicago, pendant les sept mois de navigation de l'été dernier, 63·4 pour 100 de tous les chargements expédiés de Chicago, à destination de l'est, pendant cette période.

La totalité du fret de toute sorte, expédié de Chicago à destination de l'est, depuis le mois de mai jusqu'à novembre, inclusivement, a été, d'après les rapports hebdomadaires de la chambre de commerce de Chicago, de 4,265,934 tonneaux, dont 2,705,084 ont été transportés par la flotte des lacs, et 1,560,850 par les chemins de fer.

Cet état ne comprend pas près de 5,000,000 de boisseaux, ou 150,000 tonneaux de grain chargés sur les navires dans le cours de l'hiver 1890-91, et transportés par la flotte qui a quitté Chicago à l'ouverture de la navigation le printemps dernier, et ce chiffre, ajouté à la quantité ci-dessus, augmenterait encore la proportion transportée par les navires."

ÉTAT COMPARATIF DU COMMERCE DE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER ET CANAUX PAR VOIE DE L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports fournis par les chemins de fer aux autorités de l'État de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature du même État, je constate que sur le tonnage total du fret qui a passé par les canaux et les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'État est représenté dans les proportions suivantes :

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1880	25·1
1869	47·0	1881	18·5
1870	38·9	1882	19·0
1871	38·9	1883	18·7
1872	40·1	1884	19·0
1873	34·9	1885	17·1
1874	31·7	1886	16·9
1875	28·4	1887	16·3
1876	24·6	1888	18·8
1877	28·3	1889	15·1
1878	27·1	1890	13·9
1879	23·7	1891	13·4

Le total collectif en 1891 a été de 899,990 tonneaux de plus que celui de 1890, et représente une différence en plus de 26,071,005 tonneaux comparativement à 1869.

Le mouvement se divise comme suit :—

	Tonnage total.	Part des canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462

	Tonnage total.	Part des canaux.
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343

M. P. Bird Price, inspecteur en chef du grain pour la ville de Chicago, rapporte comme suit les moyennes du contenu de chaque wagon :—

Les moyennes du grain contenu dans chaque wagon ont été comme suit :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
En 1877	416	En 1884	601
1878	451	1885	608
1879	460	1886	641
1880	491	1887	673
1881	520	1888	685
1882	559	1889	684
1883	572	1890	727

PRIX DU FRET.

Les rapports donnent comme suit la moyenne du fret payé pour le transport du grain de Buffalo à New-York, par le canal Erié :—

Pour 1887	$4\frac{6}{10}$ cts par boisseau.	
1888	$3\frac{4}{10}$	do
1889	$4\frac{8}{10}$	do
1890	$3\frac{87}{100}$	do
1891	$3\frac{5}{10}$	do

Le prix du fret du grain transporté de Chicago à Montréal, en 1891, a varié de 5 à 8 centins par boisseau de blé, et à Buffalo, de 1 à $5\frac{1}{4}$ centins, avec une moyenne de $2\frac{1}{2}$ centins; en 1890, la moyenne était de $1\frac{7}{8}$ centin. De Duluth à Buffalo le fret du blé a varié davantage, étant de $1\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ centins, et la moyenne de $4\frac{1}{4}$ centins; en 1890 la moyenne était de 3 centins.

De Toledo à Buffalo le fret du blé a varié de 1 à 3 centins, et a été de 2 centins en moyenne; en 1890 la moyenne était de $1\frac{3}{4}$ centin.

PRIX DU MONTAGE ET DE L'EMMAGASINAGE DU GRAIN À BUFFALO.

Tous les élévateurs appartenant à la *Western Elevating Company*, et recevant du grain des navires, ont fixé et établi leurs prix comme suit pour l'année 1891 :—

Montage, réception, pesage et délivrance, ⅝ centin par boisseau; emmagasinage pour une période de 10 jours, ou partie de ce temps, ¼ centin; il n'est pas reçu de grain pour transbordement direct, le navire ne payant que les frais de pelletage. Le prix était de ¼ centin par boisseau pour le chargement des wagons, y compris l'arrimage.

Les élévateurs Cyclone et Hefford exigeaient ⅝ centin par boisseau pour le transbordement direct du navire aux bateaux de canal.

MOUVEMENT DU TRAFIC DU LAC SUPÉRIEUR PAR LES ROUTES AMÉRICAINES.

" *Canal Sainte-Marie.*—Ce canal a été ouvert à la navigation le 27 avril 1891, et il a été fermé le 7 décembre. En conséquence, la saison a été de 225 jours, soit trois jours de moins qu'en 1890. Le nombre de navires qui ont passé chaque jour pendant toute la saison a été, en moyenne, de 45·3, et pendant les mois de juin, juillet, août et septembre cette moyenne a été de 54·6. La dimension des navires continue d'augmenter, ainsi qu'on le voit par les chiffres suivants:—

En 1887	la moyenne du tonnage par navire enregistré a été de......		626·3	tonneaux.
1888	do	do	701·5	do
1889	do	do	790·5	do
1890	do	do	833·8	do
1891	do	do	862·1	do

Le tonnage total enregistré pendant la saison est de 53,750 tonneaux de moins qu'en 1890, et le tonnage du fret a été de 152,454 tonneaux de moins. Il peut être à propos de donner ici certaines observations au sujet des états qui sont annexés:—

Depuis 1881, le minerai de fer transporté par le canal a formé 47 pour 100 de la totalité du fret, et en 1889 et 1890 il a formé plus de 50 pour 100; en conséquence, le fret peut être divisé en deux parties à peu près égales, dont l'une comprenait le minerai de fer et l'autre tout le reste du fret réuni. La proportion de l'augmentation depuis 1881 diminue de 12 à 39 chaque année, la moyenne étant de 22. Dans le cours de 1890 le fer, le minerai de fer non compris, s'est élevé à 4,266,445 tonneaux, et à 5,328,548 tonneaux en 1891, soit une augmentation de 25 pour 100 dans le fret de 1891—non compris le minerai de fer—comparativement à 1890, ou un peu plus que l'augmentation moyenne pendant les dix années précédentes. Il en résulte que la diminution dans le fret du minerai de fer seul suffit pour expliquer pourquoi le tonnage, en 1891, n'a pas subi l'augmentation ordinaire. Cependant, il y a d'autres causes qui ont affecté sérieusement le volume des affaires de la saison, et il en sera question plus tard. La diminution dans le fret du minerai de fer a été prédite avec certitude il y a un an, et les causes en sont si nombreuses et elles se sont continuées si longtemps qu'il serait difficile de les discuter d'une manière satisfaisante.

Le transport du blé et de ses produits a été exceptionnellement coonsidérable. Sans compter le minerai de fer et le blé en 1890, le tonnage a été de 3,725,866 tonneaux. En 1891, le tonnage correspondant a été de 4,340,660 tonneaux. Ainsi, l'augmentation dans le fret, non compris le minerai de fer, a été de 8 pour 100, ce qui indique une diminution de la moyenne ordinaire de 22 pour 100 qui existait depuis les dix dernières années, et fait voir que si la récolte du blé au Nord-Ouest n'avait pas été extraordinairement bonne cette année, il y aurait eu une légère diminution dans le volume du fret, le minerai de fer non compris."

ETAT comparatif de la quantité et de la valeur du fret descendu par le canal des chutes Sainte-Marie en 1888 et 1889, avec les augmentations et diminutions en quantité et valeur des articles transportés.

Articles.	1888.		1889.		Augmentation en quantité pour 1889.	Diminution en quantité pour 1889.	Augmentation en valeur pour 1889.	Diminution en valeur pour 1889.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.				
		$		$	$	$	$	$
Houille	2,105,041	7,367,643	1,629,197	5,702,189		475,844		1,665,454
Farine	219,072	10,953,625	222,870	11,143,535	3,798		189,910	
Blé	557,890	18,224,423	486,955	15,907,216		70,935		2,317,207
Grain	50,557	1,981,861	53,331	2,090,580	2,774		108,718	
Fer façonné	48,859	2,442,950	31,545	1,577,250		17,314		865,700
Fer en gueuse	14,844	252,348	26,016	442,272	11,172		189,924	
Sel	21,043	210,433	16,825	168,250		4,218		42,183
Cuivre	28,960	5,792,000	33,456	6,691,200	4,496		899,200	
Minerai de fer	2,570,517	8,996,809	4,095,855	14,335,492	1,525,338		5,338,683	
Bois de service	420,651	4,326,696	552,219	5,679,972	131,568		1,353,276	
Minerai d'argent, or et argent monnayés ou non monnayés	3,385	520,579	5,947	914,589	2,562		394,009	
Pierre à bâtir	33,541	335,410	33,538	335,380		3		30
Fret non énuméré	345,844	20,751,240	312,410	18,744,600		33,434		2,006,640
Total	6,420,204	82,156,017	7,500,164	83,732,525	1,681,708	601,748	8,473,720	6,897,214
Diminution					601,748		6,897,214	
Augmentation en quantité					1,079,960			
Augmentation en valeur							1,576,506	

ETAT comparatif de la quantité et de la valeur du trafic passé par le canal des chutes Sainte-Marie, en 1890 et 1891.

Items.		Quantité.		Augmentation.		Diminution.		Valeur totale.		
		1890.	1891.	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.	Prix par unité.	1890.	1891.
				$		$		$ cts.	$ cts.	$ cts.
*Navires	Nomb.	10,557	10,191			366	3			
Eclusages	"	4,970	4,981	11						
Tonnage enregistré	Ton. net.	8,454,435	8,400,685			53,750	1			
do du fret	"	9,041,213	8,888,759			152,454	2			
Passagers	Nomb.	24,856	26,190	1,334	5					
Charbon (dur et mou)	Ton. net.	2,176,925	2,507,532	330,607	18			3 50	7,619,237 50	8,776,362 00
Farine	Brls.	3,239,104	3,780,143	541,039	17			5 00	16,195,520 00	18,900,715 00
Blé	Bois.	16,217,370	38,816,570	22,599,200	139			0 98	15,893,022 60	38,040,238 60
Grain (autre que le blé)	"	2,044,384	1,032,104			1,012,280	50	0 98	2,003,496 32	1,011,461 92
Articles en fer	Ton. net.	93,615	42,560			51,055	55	50 00	4,680,750 00	2,128,000 00
Fer en gueuse	"	22,712	27,181	4,469	19			17 00	386,104 00	462,077 00
Sel	Brls.	179,431	234,528	55,097	31			1 00	179,431 00	234,528 00
Cuivre	Ton. net.	43,729	69,190	25,461	58			200 00	8,745,800 00	13,838,000 00
Minerai de fer	"	4,774,768	3,560,213			1,214,555	25	3 50	16,711,688 00	12,460,745 50
Bois de service	M pds. M.P.	361,929	366,305	4,376	1			18 00	6,514,722 00	6,593,490 00
Minerai d'argent et lingots	Ton. net.	3,432	1,731			1,701	50	153 79	527,807 28	266,210 49
Pierre à bâtir	"	47,973	44,080			3,893	8	10 00	476,730 00	440,800 00
†Fret non énuméré	"	371,294	417,093	45,799	12			60 00	22,277,640 00	25,025,580 00
Totaux									102,214,948 70	128,178,208 51

*Vapeurs	7,339
Voiliers	2,405
Navires non inscrits	447
Total	10,191

†Compris dans le fret non énuméré en 1891 :
Laine .... 2,602 ton'x.
Peaux vertes 460

Canal ouvert à la navigation en 1890, 228 jours.
do do 1891, 225 do

Valeur basée sur estimations de 1885.

Valeur pour	1885	$ 53,413,472 13
do	1886	69,080,071 95
do	1887	79,031,757 78
do	1888	82,156,019 97
do	1889	83,732,527 15
do	1890	102,214,948 70
do	1891	128,178,208 51

CANAL ÉRIÉ.

Le rapport de M. Hannan, surintendant des travaux publics à Albany, contient ce qui suit concernant le mouvement du trafic sur le canal Érié, en 1891 :—

"Comparativement à 1890, le tonnage a diminué, en 1891, de 682,630 tonneaux, mais, dans le cours de la première année 467,537 tonneaux de glace, qui était un article nouveau, ont passé par le canal, ce qui fait que la diminution cette année, comparativement à l'année dernière (non compris la glace), est de 215,093 tonneaux. * * * * * Mais bien qu'il y ait eu une diminution dans le tonnage total passé par les canaux cette année, comparativement à l'une ou l'autre des sept dernières années, ou depuis l'abolition des péages, le canal a conservé son utilité à un degré plus élevé qu'à n'importe quelle période de son existence.

Jamais on n'a vu une lutte plus acharnée entre les tarifs des chemins de fer d'un côté et du canal Erié de l'autre. Cette concurrence a commencé dès l'ouverture du canal, cette année, et elle s'est continuée pendant toute la saison, et à la fermeture du canal le tarif a immédiatement augmenté de plus du double. * * *

La lutte était si vive que souvent le chemin de fer transportait le fret à un prix beaucoup plus bas que celui pour lequel on pouvait le passer par le canal. Ayant été mis au courant de ces faits, j'ai cherché à me renseigner, mais attendu que les contrats sont conclus en secret avec l'expéditeur, ce dernier, qui retire des avantages de son contrat, ne veut pas faire connaître le prix qu'il paie, de crainte que cela lui nuise plus tard et l'empêche d'obtenir des contrats avantageux. Néanmoins, j'ai reçu assez de renseignements pour me convaincre que le prix du transport du grain par chemin de fer, de Buffalo à New-York, a rarement été plus élevé que celui du transport par le canal, et quelques fois il a été plus bas. * * * *

Le fait que le tarif est déterminé par le canal Erié n'a jamais été, depuis ces dernières années, plus clairement démontré ni plus apparent que pendant la saison qui vient de se terminer. Lorsque les canaux ont été ouverts en mai dernier le tarif conventionnel du transport du grain, entre Buffalo et New-York, était de $7\frac{4}{5}$ cts par boisseau, tandis que le tarif du canal était de $2\frac{5}{8}$ à 3 cts, et il a atteint $3\frac{1}{8}$ cts en juin. Mais le tarif conventionnel n'a pas été maintenu. A ce sujet, j'ai appris que les chemins de fer avaient passé des contrats à l'effet de transporter ce grain en juin, juillet et août pour le prix de 4 cts par boisseau ; en septembre, $4\frac{1}{2}$; et en octobre, 5 cts, et pendant tout ce temps le tarif conventionnel n'a pas été changé, tandis que le tarif du canal était en mai, de 2·51 cts ; juin, 2·53 cts ; juillet, 2·68 cts ; août, 3·94 cts ; septembre, 4·19 cts ; octobre, 4·44 cts ; et en novembre, de 4·13 cts. * * * * *

Autrefois, un navire qui pouvait transporter sur le lac 30,000 boisseaux de grain était tout ce qu'on désirait, et un très petit nombre excédait ce tonnage. Aujourd'hui des navires d'une capacité de 30,000 boisseaux ne pourraient pas faire la concurrence dans ce commerce de transport. Ils ont été remplacés par des vaisseaux qui portent 70,000, 80,000 et 100,000 boisseaux, et d'après les rapports publiés sur cette question, je vois qu'on est à construire des navires qui transporteront 140,000 boisseaux. Pour démontrer jusqu'à quel point a augmenté la capacité des navires des lacs, je dirai que sur les 31 vaisseaux chargés de grain qui sont entrés dans le port de Buffalo, le 27 novembre dernier, 1 portait 140,000 boisseaux d'avoine

1 portait 90,000 boisseaux de blé, 3 portaient 80,000 boisseaux de grain chacun, 2 portaient 75,000 boisseaux chacun, 3 portaient 70,000 boisseaux chacun, 2 portaient 68,000 boisseaux chacun. 2 en portaient 65,000 chacun, 3 en portaient 60,000 chacun, 1 en portait 55,000, et 4 portaient 50,000 boisseaux chacun; et sur les 21 navires chargés de grain arrivés dans le même port le jour suivant, 1 portait 120,000 boisseaux d'avoine, 2 portaient 80,000 boisseaux de blé chacun, 1 portait 73,000 boisseaux de blé, 3, 70,000 boisseaux chacun, 1 portait 66,000 boisseaux, 1 en portait 65,000, 1 en portait 55,000, et 4 en portaient 45,000 chacun. C'est un exemple frappant de l'augmentation dans la capacité des navires qui composent la flotte des lacs."

Chargements collectifs de grain et de farine passés par le canal Erié, pendant les années ci-après mentionnées.

	Grain, boisseaux.	Farine, barils.
1891	34,499,140	9,920
1890	38,218,960	1,805
1889	41,742,000	8,454
1888	38,070,930	4,945
1887	48,972,550	3,096
1886	45,017,163	4,518
1885	31,467,738	2,692
1884	37,846,067	4,849
1883	42,352,225	5,349
1882	29,439,688	6,918
1881	30,758,912	....
1880	71,699,265	19,716
1879	53,822,546	4,652
1878	59,514,779	2,421
1877	48,425,968	4,160
1876	27,558,744	2,137
1875	35,318,120	54,251
1874	40,986,834	49,182
1873	50,930,447	13,570
1872	48,246,960	5,142
1871	47,954,240	45,068
1870	28,966,780	74,384
1869	28,361,361	51,446
1868	36,458,150	5,638
1867	26,387,161	16,560
1866	33,750,090	....
1865	37,428,889	440,867
1864	38,078,575	146,745
1863	45,236,283	486,856
1862	52,376,500	428,268

Opinion américaine concernant l'importance comparative des routes fluviales des Etats-Unis et du Canada.

(Extrait des délibérations de la Convention rel tive aux grandes routes fluviales.

" Le lac Supérieur a été ouvert en 1855 par l'achèvement du canal et de la première écluse au Sault Sainte-Marie.

" L'augmentation du trafic nécessita bientôt la construction d'une nouvelle écluse plus grande. Elle fut achevée en septembre 1881, et elle avait cinq cent cinquante pieds de longueur, quatre-vingts pieds de largeur, avec dix-sept pieds d'eau sur le busc. Depuis cette date jusqu'à ce jour, cette écluse a suffi aux besoins d'un tonnage augmentant rapidement. En 1882, 2,029,000 tonneaux y ont passé; en 1883, 2,267,000; en 1884, 2,874,000; en 1885, 3,256,000; en 1886, 4,527,000; en 1887, 5,494,000; en 1888, 6,932,000; en 1889, 7,516,000; en 1890, 9,041,213; en 1891, 8,888,759. Le tonnage du fret a été cette année de 152,454 tonneaux de moins qu'en 1890. Cela est dû à l'obstruction causée dans le chenal de la rivière Sainte-Marie par les abordages et le naufrage des navires. Voici ce que dit le général Poe à ce sujet:—

" 'Sans le délai occasionné par le naufrage de la " Susan E. Peck," nous aurions excédé le trafic de 1890, malgré que l'eau fût extrêmement basse et les navires eussent été mis en commission très tard au printemps.'

" L'augmentation dans la valeur des produits pendant la saison de 1891, compativement à 1890, est de 26 millions de piastres à peu près. La valeur des cargaisons qui ont passé par cette écluse cette année a été de $128,178,208.51. Ce qu'il y a de plus remarquable dans le trafic qui s'est fait pendant cette saison, ce sont la diminution dans le minerai de fer et l'augmentation considérable dans les produits du blé.

* * * * * * * * * *

" Dans le cours de la saison de 1890, plus de 9 millions de tonneaux de fret ont passé par la rivière Sainte-Marie, et plus de 22 millions de tonneaux ont suivi la route fluviale entre les lacs Huron et Erié. Le fait d'avoir augmenté la profondeur des chenaux des lacs de 9½ pieds qu'elle était en 1852 à 16 pieds en 1882, a eu pour résultat de développer ce commerce, et il n'est que raisonnable d'espérer qu'un autr approfondissement de 4 pieds sera suivi d'une augmentation dans le commerce de transport. Les résultats sont peut-être plus remarquables dans la nature des navires qui sont employés dans ce commerce.

" Leur bon état et leurs dimensions ont augmenté au point d'en faire une flotte qui n'a point son égale sur les eaux intérieures de n'importe quel pays de l'univers.

" D'une grande capacité et d'une grande force, et sans tenir compte du vent ou du temps, les steamers du type actuel transportent leurs cargaisons entre des ports éloignés d'un millier de milles les uns des autres avec la précision des trains de chemins de fer, chacun d'eux portant à la fois plus que dix trains ordinaires de marchandises.

" *Concurrence canadienne.*

" Mais les cultivateurs américains doivent s'attendre à subir une concurrence comme ils n'en ont jamais vue et plus forte qu'ils ne peuvent se l'imaginer.

" James W. Taylor, qui, malgré les changements de partis et de gouvernement

est consul américain à Winnipeg depuis vingt et un ans, a fait une étude spéciale du Nord-Ouest canadien, et il déclare que le parallélogramme compris entre les longitudes 100 et 170 à l'ouest de Greenwich, latitude 50 à 70 degrés, est semblable sous le rapport du climat et aussi riche en ressources qu'une étendue égale de territoire en Europe, comprise entre les mêmes méridiens de latitude et 60 degrés à l'est et 10 degrés à l'ouest de Greenwich. Le parallélogramme européen comprend l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Belgique, la Hollande et la plus grande partie de l'Allemagne et de la Russie d'Europe, et il est réprésenté par les villes de Londres, Liverpool, Dublin, Glasgow, Edimbourg, Copenhague, Stockholm, Berlin, Saint-Pétersbourg, Moscou, Nijnei-Novgorod et Archangel. Dans tout le territoire compris dans le parallélogramme de l'Amérique du Nord, le printemps commence presque le même jour. Il est reconnu par l'expérience acquise que le blé peut être cultivé au nord jusqu'à la latitude 69, et le plus beau blé que j'aie jamais vu venait de Fort-Vermillion, sur la rivière la Paix, latitude 59, longitude 116. L'orge, le blé, l'avoine, les pois, toutes les céréales et tous les légumes sont cultivés avec succès aux stations de Mission dans toute cette région, et les cultivateurs du Manitoba ont eu depuis plusieurs années des rendements plus considérables par acre que les cultivateurs américains du Minnesota et du Dakota.

" Les causes de cette extension remarquable vers le nord-ouest de la production du blé sont, en premier lieu, l'altitude qui va toujours en diminuant, puis l'influence du vent chaud du Pacifique qui souffle à travers les passes inférieures des montagnes du nord, et le fait que le soleil, pendant la saison de la croissance, paraît plus longtemps durant les longs jours d'été des hautes latitudes qu'on ne le voit en allant plus au sud, tandis que le froid des hivers empêche le développement des insectes qui sont si nuisibles sous les climats plus tempérés. Ces causes suffisent assurément pour expliquer le fait si bien démontré par l'expérience, que les céréales sont de meilleure qualité et produites en plus grande quantité par acre près de la limite la plus au nord à laquelle on peut les cultiver.

" *Routes fluviales canadiennes.*

" A en juger par le progrès qui s'accomplit actuellement, on verra dans cinq ans de ce jour, et dans trois ans si les travaux sont poussés vivement, un chenal navigable sur tout le territoire canadien, depuis le lac Supérieur jusqu'à la mer, pour les navires tirant 14 pieds d'eau. Six pieds d'eau dans le canal Erié et deux transbordements ne pourront pas plus faire concurrence aux 14 pieds d'eau des canaux canadiens, sans transbordement, qu'une brouette ne peut en faire à un train express. Le bateau du canal transportant 200 tonneaux, et halé par des mulets faisant quatre milles à l'heure, ne peut certainement pas faire concurrence aux bateaux à vapeur qui transportent deux mille tonneaux et qui parcourent quatorze milles à l'heure. Et bien que le cultivateur américain ait assez bien réussi dans sa lutte contre les producteurs demi-civilisés du blé des Indes, je ne vois pas comment il peut espérer réussir en faisant concurrence à des hommes de la même race et aussi intelligents que lui, vivant sous un climat pas plus rigoureux, avec un sol aussi fertile et des moyens de transport infiniment supérieurs. Les grandes plaines du Nord-Ouest canadien ne sont pas encore colonisées, mais une fois que les conditions du sol et du climat y seront favorisées par des moyens de transport qui n'auront pas de supérieurs, s'ils ont des égaux dans d'autres régions, je crois qu'on verra une race de colons vigou-

reux, intelligents et prospères s'établir dans le Nord-Ouest canadien, et cette région deviendra le grenier de l'univers. Celui qui peut arriver à plus bas prix sur les marchés de l'univers en a le contrôle."

Expédition de grain des ports de l'Atlantique.

La quantité de grain exporté dans le cours de la saison, du 1er mai au 30 novembre 1891, se chiffre comme suit:—

	Boisseaux.
De Montréal	14,294,083
" New-York	51,557,391
" Boston	4,965,261
" Philadelphie	6,931,429
" Baltimore	14,752,500

Les détails se trouvent dans l'état suivant:—

Exportations de céréales, etc., des ports de l'Atlantique ci-après nommés, du 1er mai au 30 novembre 1891.

——		De New-York.	De Boston.	De Philadelphie.	De Baltimore.	De Montréal.
Fleur de farine	Brls.	1,988,310	966,998	561,416	1,423,363	734,027
Farine de maïs	"	87,165	40,652	457	12,070	Not given.
Blé	Boiss.	36,185,254	1,824,032	5,984,417	13,118,872	6,090,114
Maïs	"	9,308,260	2,677,130	947,012	949,157	2,173,070
Avoine	"	1,302,080	222,606	....	100	775,409
Orge	"	744,258	11,626	....	....	796,624
Seigle	"	3,651,133	105,383	....	681,850	2,399,803
Pois	"	366,406	114,484	....	2,521	2,059,063
Total du grain	"	51,557,391	4,955,261	6,931,429	14,752,500	14,294,083
Fleur de farine	"	8,947,395	4,351,491	2,526,372	6,405,133	3,303,121
Farine	"	348,660	162,608	1,828	48,280	Not given.
Grand total	"	60,853,446	9,469,360	9,459,629	21,205,913	17,597,204

J'annexe à ce rapport des états qui contiennent les détails concernant les différents sujets qui ont été traités ainsi que le commerce en transit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

M. T. Trudeau, secrétaire intérimaire,
Département des chemins de fer et canaux.

FRET DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

Tableau du fret du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston, et à Montréal (par bateau à vapeur), et à New-York, par le lac et le canal Érié, pour chaque semaine de la saison de navigation 1891.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.		* Jusqu'à Kingston.		Jusqu'à Montréal (par bateau à vapeur).		De Buffalo à New-York par le canal Érié.		De Chicago à New-York, par le lac et le canal, y compris les frais à Buffalo.	
	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
4 avril ...	2	1¾	......	......	......	......	......	......	......	......
11 do ...	2	1¾	......	......	......	......	......	......	......	......
18 do ...	2	1¾	......	......	......	......	......	......	......	......
25 do ...	2	1¾	......	......	......	......	......	......	......	......
2 mai ...	1¾	1½	4	3½	6¾	5½	2⅞	2⅜	5½	4¾
9 do ...	1½	1¼	3¾	3¼	6½	5¼	2⅝	2¼	5	4⅜
16 do ...	1¼	1⅛	3½	3	5½	5	2⅝	2	4¾	4
23 do ...	1	1	3½	3	5½	5	2½	2	4⅜	3⅞
30 do ...	1	1	2¾	2½	5	4½	3¼	2⅝	5⅛	4½
6 juin ...	1	1	2¾	2½	5	4½	3	2½	4⅞	4⅜
13 do ...	1	1	2¾	2½	5	4½	3	2⅝	4⅞	4½
20 do ...	1¼	1	2¾	2½	5	4½	2⅞	2⅝	5	4½
27 do ...	1½	1¼	2¾	2½	5	4¾	2¾	2⅜	5⅛	4½
4 juil. ...	1½	1⅜	2¾	2½	5	4¾	2⅞	2½	5¼	4¾
11 do ...	1½	1⅜	2¾	2½	5	4¾	2½	2⅛ à 2¼	4⅞	4⅜
18 do ...	2 à 2¼	1¾ à 2	2¾	2½	5	4¾	2½	2⅛ à 2¼	5⅛	4¾ à 5⅛
25 do ...	2	1¾	3	2¾	5¼	5	......	......	......	......
1er août ...	2¼ à 2½	2 à 2¼	......	......	......	......	3½	3⅛	6⅜ à 6⅝	6 à 6¼
8 do ...	3 à 3¼	2¾ à 3	4¾	4½	7½	7	3¾	3⅜	7⅝ à 7⅞	7 à 7¼
15 do ...	2¾	2½	4¾	4½	7½	7	3¾ à 3⅞	3½	7⅜ à 7½	6⅞
22 do ...	2½ à 2¾	2¼ à 2½	4½	4¼	7¼	6¾	3¾ à 3⅞	3½	7⅛ à 7½	6⅝ à 6⅞
29 do ...	2½	2½ à 2⅜	4¾	4½	7½	7	4	3½	7⅜	6¾ à 6⅞
5 sept. ...	3 à 3¼	2½ à 3	4¾	4½	7½	7	4	3⅝	7⅞ à 8⅛	7 à 7½
12 do ...	3¼ à 3⅜	3	4¾	4½	7½	7	4¼	3⅞	8⅜ à 8½	7¾
19 do ...	3½ à 3¾	3¼	5½	5¼	8	7½	4	3⅝	8⅜ à 8⅝	7¾
26 do ...	3¼ à 3¾	3 à 3½	......	......	......	......	4¼	3⅞	8⅜ à 8⅞	7¾ à 8¼
3 oct. ...	2¾ à 3	2¾	......	......	......	......	4½	4⅛	8½ à 8⅜	7¾
10 do ...	2	2	4¼	3¾	7	6½	4⅜	4	7¼	6⅞
17 do ...	2	1¾	......	......	......	......	4⅜ à 4½	4	7¼ à 7⅜	6⅝
24 do ...	2	1¾	......	......	......	......	4¾	4⅜	7⅝	7
31 do ...	2½ à 2¾	2¼ à 2½	......	......	......	......	4¼	3⅞	7⅝	7 à 7¼
7 nov. ...	3 à 4	2¾ à 3¾	......	......	......	......	4	3⅝	7⅞ à 8⅞	7¼ à 8¼
14 do ...	4 à 4¼	4	......	......	......	......	3⅞	3½	8¾ à 9	8⅜
21 do ...	4½	4¼	......	......	......	......	4	3⅝	9⅜	8¾
28 do ...	4¼ à 4¾	4 à 4½	......	......	......	......	......	......	......	......

* A Ogdensburg le fret est de ½ centin plus élevé qu'à Kingston.

FRET PAR LES LACS (BATEAUX À VAPEUR) ET LES CHEMINS DE FER, POUR LA SAISON DE 1891.

TABLEAU des frets de la farine, du blé et du maïs par bateaux à vapeur, de Chicago à Buffalo ou Erié, et de là par chemin de fer.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.			Jusqu'à New-York.			Jusqu'à Boston.			Jusqu'à Philadelphie.			Jusqu'à Baltimore.		
	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril,	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss,	Maïs, le boiss.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
4 avril	20	2¼	1¾	40	8½	7¼	50	11	9½	36	Non coté.	Non coté.	34	Non coté par voie de la W. T. Co.	Non coté par voie de la W. T. Co.
11 do	20	2	1¾	40	8½	7¼	50	11	9½	36			34		
18 do	20	2	1¾	40	8½	7¼	50	11	9½	36			34		
25 do	20	2	1¾	40	8½	7¼	50	11	9½	36			34		
2 mai	20	2	1¾	40	8½	7¼	50	10¼	9½	36	8	7½	34		
9 do	20	2	1½	40	8½	7¼	50	9¾	9	36	8	7½	34		
16 do	20	1½	1	40	8½	7¼	50	9¾	9	36	6¼	6	34		
23 do	20	1½	1	40	8½	7¼	50	9¾	9	36	6¼	6	34		
30 do	20	1	1	40	7½	6¼	50	9¼	8½	36	6	5½	34		
6 juin	20	1½	1¼	30	7½	6¼	40	9¼	8½	36	6	5½	34		
13 do	20	1½	1¼	40	7½	6¼	50	9¼	8¼	36	5¾	5¼	34		
20 do	20	1½	1	40	7½	6¼	50	9¼	8¼	36	5¾	5¼	34		
27 do	20	1½	1¼	40	7½	6¼	50	9¼	8¼	36	5¾	5¼	34		
4 juillet	20	1½	1¼	40	7½	6¼	50	9¼	8¼	36	5¾	5¼	34		
11 do	20	1½	1¼	40	7½	6½	50	9¼	8½	36	5¾	5½	34		
18 do	20	2	1¾	40	7½	6½	50	9¼	8½	36	5¾	5½	34		
25 do	20	2⅛	2	40	7½	6½	50	9¼	8½	36	5¾	5½	34		
1er août	20	2⅛	2	40	8	7	50	9¾	9	36	6¼	6	34		
8 do	20	3¼	3	35	8½	7¼	45	10¼	9½	31	7	6½	34		
15 do	20	3	2¾	35	9½	8½	45	11	10	31	8	7¼	34		
22 do	20	3¼	3	40	9½	8½	50	11	10	36	8	7¼	34		
29 do	20	3¼	3	40	9½	8½	50	11	10	36	8	7¼	Retiré.		
5 sept.	20	3¼	3	40	9½	8½	50	11	10	36	8	7¼			
12 do	20	3¼	3	40	9½	8½	50	11	10	36	8	7¼			
19 do	20	3½	3¼	40	9½	8½	50	11½	10½	36	8	7¼			
26 do	20	4	3½	40	9½	8½	50	12	11	36	8¼	7¾			
3 oct.	20	4	3½	40	9½	8½	50	12½	11½	36	8¾	8¼			
10 do	20	3¼	3	40	9½	8½	50	13	12	36	9¼	8¾			
17 do	20	2¼	2	40	8	7	50	11	10	36	8	7			
24 do	20	2¼	2	40	8	7	50	11	10	36	8	7			
31 do	20	2½	2¼	40	8	7	50	11	10	36	8	7			
7 nov.	20	3	2½	40	8½	8	50	11½	11	36	8½	8			
14 do	20	4¼	4	40	9	8½	50	12	11½	36	9	8½			
21 do	20	4¼	4	40	9½	9	50	12	11½	36	9	8½			
28 do	20	4½	4	40	10	9½	50	12½	12	36	9½	9			
5 déc.	20	5½	5	40	10	9½	50	12½	12	36	9½	9			

PRIX DU FRET.

GRAIN, DE CHICAGO À BUFFALO.

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1877	3·7 cents.	1886	3·6 cents.
1878	3·1 "	1887	4·1 "
1879	4·7 "	1888	2·7 "
1880	5·7 "	1889	2·5 "
1881	3·2 "	1890	1·9 "
1882	2·5 "	1891	2·5 "
1883	3·5 "		
1884	2·1 "	Moyenne, 15 ans	3·2 "
1885	2·0 "		

Les frais de manutention du grain payables par le navire sont de $3.50 à $4 par 1,000 boisseaux.

PRIX DU FRET, par boisseau, pour le transport du maïs de Chicago à Buffalo, 1890.

Date.	Prix.	Date.	Prix.
	Cts.		Cts.
7 mars	$2\frac{7}{8}$	24 juillet	$1\frac{1}{2}$
14 do	$3\frac{1}{4}$	25 do	$1\frac{3}{4}$
25 do	$3\frac{1}{2}$	30 do	$1\frac{1}{2}$
3 avril	$3\frac{1}{4}$	31 do	1
5 do	$2\frac{7}{8}$	1er août	$1\frac{1}{4}$
11 do	$2\frac{1}{2}$	9 do	$1\frac{3}{8}$
14 do	$2\frac{1}{4}$	16 do	$1\frac{1}{4}$
15 do	2	5 septembre	$1\frac{1}{2}$
25 do	$1\frac{3}{4}$	12 do	$1\frac{3}{4}$
26 do	$1\frac{1}{2}$	29 do	2
28 do	$1\frac{1}{4}$	14 octobre	$1\frac{7}{8}$
30 do	$1\frac{1}{2}$	16 do	$1\frac{1}{2}$
2 mai	$1\frac{3}{4}$	22 do	$1\frac{1}{4}$
3 do	$1\frac{1}{2}$	25 do	$1\frac{1}{2}$
20 do	$1\frac{1}{4}$	6 novembre	$1\frac{1}{4}$
27 do	$1\frac{1}{2}$	18 do	$1\frac{1}{2}$
5 juin	$1\frac{3}{4}$	19 do	$1\frac{3}{4}$
10 do	2	20 do	$1\frac{1}{2}$
27 do	$2\frac{1}{4}$	21 do	2
28 do	$2\frac{1}{8}$	28 do	3
8 juillet	2	3 décembre	3
23 do	$1\frac{7}{8}$		

1891.

10 avril	2	12 septembre	3
17 do	$1\frac{3}{4}$	15 do	$3\frac{1}{4}$
2 mai	$1\frac{1}{2}$	25 do	3
8 do	$1\frac{1}{4}$	28 do	$2\frac{3}{4}$
9 do	$1\frac{1}{8}$	30 do	$2\frac{1}{2}$
13 do	1	3 octobre	$2\frac{1}{4}$
29 juin	$1\frac{1}{4}$	5 do	$1\frac{3}{4}$
7 juillet	$1\frac{3}{8}$	23 do	2
13 do	$1\frac{1}{2}$	26 do	$2\frac{1}{4}$
14 do	$1\frac{3}{4}$	30 do	$2\frac{1}{2}$
28 do	$2\frac{1}{4}$	31 do	$2\frac{3}{4}$
30 do	$2\frac{3}{4}$	4 novembre	$3\frac{1}{4}$
31 do	3	5 do	$3\frac{3}{4}$
7 août	$2\frac{3}{4}$	6 do	4
10 do	$2\frac{1}{2}$	12 do	$3\frac{3}{4}$
11 do	$2\frac{1}{4}$	19 do	$4\frac{1}{2}$
14 do	$2\frac{1}{2}$	21 do	$4\frac{1}{4}$
2 septembre	$2\frac{3}{4}$	28 do	$4\frac{1}{2}$
4 do	3	2 décembre	$4\frac{1}{2}$
10 do	$3\frac{1}{4}$		

Moyenne du fret payé chaque jour pendant les six dernières années.

1886.........	3·4 cts par boisseau.	1889.........	2·25 cts par boisseau.
1887.........	3·9 do do	1890.........	1·88 do do
1888.........	2·5 do do	1891.........	2·13 do do

Prix du fret du blé par boisseau de Duluth à Buffalo, 1890.

Date.	Prix.	Date.	Prix.
	Cts.		Cts.
28 mars	3¾	27 juin	2½
11 avril	3½	8 juillet	2¾
23 do	3¼	10 do	2½
7 mai	3	30 do	2¼
10 do	2⅞	15 septembre	2½
13 do	3	22 do	2¾
3 juin	2¾	15 novembre	3
5 do	2½	22 do	4
13 do	2¼	24 do	4½
14 do	2	26 do	5
21 do	2½	28 do	5½
24 do	2¾		

1891.

16 mars	2⅞	6 octobre	3¼
18 do	2¾	8 do	3
24 do	2½	10 do	2½
22 avril	2¼	19 do	2¾
9 mai	2	20 do	3
16 do	1¾	21 do	3½
18 do	1½	26 do	4
20 do	1¼	2 novembre	4¼
9 juin	1¾	3 do	5
12 do	1½	5 do	5¼
13 do	2	6 do	6
7 juillet	2¼	7 do	7
13 do	2½	9 do	7½
1er août	3	19 do	8
5 do	3½	20 do	8½
6 do	3¼	21 do	9¼
8 septembre	3½	23 do	9½
10 do	3¾	25 do	9¼
15 do	4	28 do	9¼
28 do	3½		

Moyenne par jour en 1890........................ 2·8 cts par boisseau.
do do 1891........................ 3·15 do

PRIX DU FRET DU CHARBON.

CHARBON MOU, DES PORTS DE L'OHIO AUX PORTS ÉNUMÉRÉS.

Année.	Chicago.	Milwaukee.	Escanaba.	Duluth.
1885	$0 67	$0 63	$0 51	$0 49
1886	0 89	0 83	0 60	0 78
1887	1 11	1 06	0 72	0 89
1888	0 92	0 84	0 61	0 66
1889	0 59	0 54	0 49	0 52
1890	0 66	0 64	0 45	0 49
1891	0 58	0 61	0 52	0 49
Moyenne, sept ans	0 77	0 74	0 56	0 62

CHARBON DUR, DE BUFFALO AUX PORTS ÉNUMÉRÉS.

Année.	Chicago.	Duluth.
1885	$0 71	$0 52
1886	0 87	0 62
1887	1 05	0 70
1888	0 86	0 65
1889	0 52	0 41
1890	0 62	0 43
1891	0 56	0 29
Moyenne, sept ans	0 74	0 52

Le charbon est expédié tonnage net et arrimé sans frais.

Moyenne annuelle des prix du fret du canal pour le blé et péages exigés sur le blé de Buffalo à New-York, et prix du montage et de l'emmagasinage à Buffalo, pour chaque année de 1870 à 1891, inclusivement.

[Etat préparé par M. William Thurstone, secrétaire de la "Buffalo Merchants' Exchange."]

Année.	Moyenne du prix du fret du canal.	Péages.	Montage, y compris l'emmagasinage. *a.*	Année.	Moyenne du prix du fret du canal.	Péages.	Montage, y compris l'emmagasinage. *a.*
	Cts.	Cts.	Cts.		Cts.	Cts.	Cts.
1870	11·2	3·1	1·25	1881	4·7	1·	8·75
1871	12·6	3·1	1·25	1882	5·4	1·	8·75
1872	13·	3·1	1·25	1883	4·9	....	8·75
1873	11·4	3·1	1·25	1884	4·2	....	8·75
1874	10·	3·1	1·25	1885	3·8	....	8·75
1875	7·9	2·	1·	1886	5·	....	8·75
1876	6·6	2·	1·	1887	4·5	....	8·75
1877	7·4	1·	1·	1888	3·4	....	8·75
1878	6·	1·	1·	1889	4·8	....	8·75
1879	6·8	1·	1·	1890	3·8	....	8·75
1880	6·5	1·	1·	1891	3·5	....	8·75

a. Durée de l'emmagasinage, 5 à 10 jours.

Moyenne du prix du fret par boisseau de blé transporté de Chicago à New-York, chaque année, de 1857 à 1891, inclusivement.

[Etat préparé par M. J. C. Brown, statisticien, "New York Produce Exchange."]

Année de calendrier.	Moyenne par boisseau.			Année de calendrier.	Moyenne par boisseau.		
	Par lacs et canaux *a*.	Par lacs et chem. de fer.	Par ch. de f. seulement.		Par lacs et canaux *a*.	Par lacs et chem. de fer.	Par ch. de f. seulement.
	Cts.	Cts.	Cts.		Cts.	Cts.	Cts.
1857	25·29	....	....	1875	11·43	14·6	24·1
1858	16·28	....	....	1876	9·58	11·8	16·5
1859	17·59	....	....	1877	11·24	15·8	20·3
1860	24·83	....	....	1878	9·15	11·4	17·7
1861	26·55	....	....	1879	11·60	13·3	17·3
1862	26·33	....	....	1880	12·27	15·7	19·9
1863	22·91	....	....	1881	8·19	10·4	14·4
1864	28·36	....	....	1882	7·89	10·9	14·6
1865	26·62	....	....	1883	8·37	11·5	16·5
1866	29·61	....	....	1884	6·31	9·55	13·125
1867	22.36	....	....	1885	5·87	9·02	14·00
1868	22·79	29·0	42·6	1886	8·71	12·00	16·50
1869	25·12	25·0	35·1	1887	8·51	12·00	*b*16·33
1870	17·10	22·0	33·3	1888	5·93	11·00	*b*14·50
1871	20·24	25·0	31·0	1889	6·89	*b*8·70	15·00
1872	24·47	28·0	33·5	1890	5·85	8·50	14·31
1873	19·19	26·9	33·2	1891	....	....	....
1874	14·10	16·9	28·7				

a. Compris les péages des canaux jusqu'à 1882, mais non les frais à Buffalo. *b*. Moyennes des tarifs officiels.

Fret du grain, de la farine et des provisions (par 100 lbs) expédiés en droiture de Chicago à des ports d'Europe, par chemins de fer jusqu'à la mer, et de là par steamers, depuis 1880 jusqu'à 1891.

(Préparé par le secrétaire de la chambre de commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
		$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·4075	·3187	·3958	·3490	·3487	·3672	·2943	·4428	·3647	·3718	·4922
do	Farine en sacs	·4187	·3625	·4162	·3371	·3491	3420	·2887	·2982	·4030	·3499	·5423
do	Provisions	·5531	·5109	·5746	·3747	·4073	·4415	·3508	·4674	·5183	·4670	·6871
Glasgow	Grain	·4425	·3550	·4075	·3605	·3705	·3910	·3228	·2641	....	·3932	....
do	Farine en sacs	·4469	·4188	·4425	·3579	·3968	·3951	·3443	·2811	....	·4400	·5651
do	Provisions	·5953	·5833	·6142	·4658	·4855	·5329	·4086	·4789	....	·5361	·6732
Londres	Grain	·4250	·3550	....	·3802	·3945	·4086	·2921	·2783	....	·3620	....
do	Farine en sacs	·4328	·4047	·4510	·3776	·3784	·4021	·3171	·3825	....	·4276	....
do	Provisions	·5953	·5813	·6196	·4570	·4781	·5471	·4046	·4891	....	·5550	....
Anvers	do	·5250	·4688	·6094	·4472	·4961	·5219	·4327	·5373	·6295	·5708	·7385
Hambourg	do	·5500	·5250	·6262	·5426	·5229	·5154	·3842	·5434	·6279	·5471	....
Amsterdam	do	·6000	5000	·6500	·5426	·5525	·5562	·4383	·5434	·6683	....	....
Rotterdam	do	·6000	·5000	·6500	·5426	·5508	·5562	·4383	·4354	·6683	....	....
Copenhague	do	·6375	·5813	·6492	·5483	·5508	·5169	·4951	·5434	·7158	....	....
Stockholm	do	·6938	·6094	·7500	·6671	·5865	·5543	·5468	·5908	·8255	....	....
Stettin	do	·6375	·6813	·6492	·5483	·5508	·5833	·5210	·5422	·7420	....	....
Bordeaux	do	·7500	·6650	·7491	·5821	·6021	·5708	·5066	·5603	·6432	....	....

COMMERCE EN TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

Pour 1891 ce commerce, y compris le transbordement, se répartit entre les pays et les ports suivants :—

Sur les $19,780,470 qui représentent la valeur des marchandises reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, $15,310,945 représentent les marchandises venues des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et $4,469,525 celles venues des autres possessions britanniques. Les arrivées d'Europe et du Royaume-Uni se chiffrent par $26,413,597, la part du Royaume-Uni étant de $20,879,851, et $5,533,746 celle du reste de l'Europe. Les arrivées des Antilles ont été de $7,964,459, somme sur laquelle Cuba figure pour $6,977,901. L'Asie et l'Océanie sont représentées pour une valeur de $1,060,449.

Sur la valeur des marchandises sorties des Etats-Unis, la part des possessions britanniques de l'Amérique du Nord a été de $27,883,023, dont $21,695,992, celle des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Les envois en Europe se sont élevés à $16,863,334, dont $11,968,808 à destination du Royaume-Uni. Les envois au Mexique se chiffrent par $5,052,318, et aux Antilles par $4,788,720.

La valeur des marchandises en transit arrivées aux principaux ports se répartit comme suit :—A New-York, $27,049,802 ; à Portland, Me., $9,173,932 ; à Boston, $3,338,852 ; à la Nouvelle-Orléans, $2,585,589 ; à San-Francisco, $1,092,518 ; à Galveston, $552,063 ; et aux ports de la frontière nord et des lacs, $10,366,810.

COMMERCE DE TRANSPORT DES NAVIRES AMÉRICAINS.

Suit un tableau de la valeur des marchandises transportées par les entreprises de transport des Etats-Unis dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1891 :—

Transporté par—	Importations.	Exportations.			*a* Marchandises en transit ou de transbordement.	Total du commerce avec l'étranger.	Pour 100.
		De produits des E.-U.	De produits étrangers.	Total.			
		$	$	$	$	$	
Wag. et aut. moyens de trans. p. terre.	40,932,755	30,116,869	1,806,570	31,923,439	46,852,199	119,708,393	6·49
Navires américains.							
Vapeurs...........	74,211,783	42,967,198	1,411,341	44,378,539	13,712,753	132,303,075	7·17
Voiliers........ ...	53,259,895	33,938,428	651,080	34,589,508	350,269	88,199,672	4·79
Total........	127,471,678	76,905,626	2,062,421	78,968,047	14,063,022	220,502,747	11·96
Navires étrangers—							
Vapeurs.	620,656,640	675,537,455	7,947,369	683,484,824	44,376,077	1,348,517,541	73·11
Voiliers.	55,855,123	89,710,333	394,167	90,104,500	786,480	146,746,103	7·96
Total........	676,511,763	765,247,788	8,341,536	773,589,324	45,162,557	1,495,263,644	81·07
Nav. dont la nationalité et la nature ne sont p. connues.	....	....	....	....	8,918,056	8,918,056	·48
Grand total..	844,916,196	872,270,283	12,210,527	884,480,810	114,995,834	1,844,392,840	100·00

a. Arrivées et sorties.

Sur la valeur totale du commerce avec l'étranger, y compris celle du commerce de transit, qui s'est élevée à $1,844,392,840, dans le cours de l'exercice, 6·49 pour 100 représentent la valeur transportée par wagons et autres moyens de transport par terre; 7·17 pour 100 celle transportée par les navires à vapeur américains; 4·79 pour 100 la part des voiliers américains; 73·11 pour 100 celle des vapeurs étrangers; 7·96 pour 100 celle des voiliers étrangers, et ·48 pour 100 celle des navires dont la nationalité et la nature ne sont pas connues.

Mesuré par sa valeur, le commerce avec l'étranger fait par nos navires est tombé de 75 pour 100 qu'il avait atteint en 1856, à 11·96 pour 100 pour le dernier exercice, tandis que la part des navires étrangers est aujourd'hui de 81·07 pour 100.

Seulement 7·17 pour 100 de notre commerce avec l'étranger ont été portés par des vapeurs sous notre pavillon national, tandis que les vapeurs étrangers ont porté 73·11 pour 100 de ce commerce, et bénéficié de tous les profits sur capital et main-d'œuvre qui doivent résulter d'un pareil service. On verra par l'annexe n° 5 quel a été le déclin constant et rapide de notre part dans le commerce de transport qui résulte de nos échanges de denrées avec les pays étrangers.

TONNAGE DÉCLARÉ ET ACQUITTÉ RELATIVEMENT AU COMMERCE ÉTRANGER DES ÉTATS-UNIS.

Le tonnage déclaré dans les ports des Etats-Unis relativement à leur commerce avec l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, se répartit comme suit :

—	1890.		1891.		Augmentation +	Diminution −
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour 100.
Déclaré aux ports de mer.						
Navires américains—						
Voiliers	3,338	1,394,665	3,152	1,336,468	−58,197	−4·17
Vapeurs	2,096	2,009,919	2,626	2,333,904	+323,985	+16·10
Total	5,434	3,404,584	5,778	3,670,372	+265,788	+7·81
Navires étrangers—						
Voiliers	6,959	3,071,111	6,812	2,942,115	−128,996	−4·20
Vapeurs	5,814	8,889,909	5,607	8,782,124	−107,785	−1·21
Total	12,773	11,961,080	12,419	11,724,239	−236,781	−1·98
Total déclaré aux ports de mer.	18,207	15,365,604	18,197	15,394,611	+29,007	+0·19
Déclaré aux ports des lacs.						
Navires américains	5,783	678,537	5,268	710,432	+31,895	+4·70
do étrangers	9,458	2,063,120	9,113	2,099,252	+36,132	+1·75
Total déclaré aux ports des lacs.	15,241	2,741,657	14,381	2,809,684	+68,027	+2·48

CAPACITÉ DES ÉLÉVATEURS, ARRIVÉES ET TARIF À BUFFALO.

Le tableau suivant contient les noms et la capacité d'emmagasinage par boisseaux des 33 élévateurs de grains au port de Buffalo, ainsi que les noms de 12 élévateurs de transbordement et flottants, lesquels n'ont réellement pas de lieu d'emmagasinage :—

Elévateurs.	Capacité.	Elévateurs.	Capacité.
	Boisseaux.		Boisseaux.
Bennett	800,000	Niagara, B	1,200,000
Brown	250,000	Niagara, C	200,000
C. J. Wells	550,000	Ontario	440,000
City, A	600,000	Queen City, A, B et C	450,000
City, B	800,000	Richmond	250,000
Coatsworth	1,200,000	Schreck	50,000
Con'g Terminal	950,000	Sturges	300,000
Dakota	850,000	Swiftsure	150,000
Erie	720,000	Watson	600,000
Evans	400,000	Wheeler	350,000
Exchange	500,000	Wilkeson	400,000
Frontier	650,000	William Wells	200,000
International	650,000		
Flaxseed	65,000	Total	15,000,000
Lake Shore	300,000	Moins 15 p. c. représentant l'espace nécessaire pour la main-d'œuvre	2,250,000
Lyon	100,000		
Marine	125,000		
National	100,000	Capacité totale	12,750,000
Niagara, A	800,000		

Les 33 élévateurs ci-dessus nommés peuvent monter 250,000 boisseaux à l'heure, soit 6,000,000 de boisseaux par 24 heures.

Noms des élévateurs de transbordement—Hefford, Chicago, Fulton, Horton, Merchants, North-west, Western Transit.

Elévateurs flottants—Cyclone, Buffalo, Free Canal, Free Trade, Ira Y. Munn, Marquette.

GRAINS ET GRAINE DE LIN REÇUS.

L'état suivant indique la quantité de céréales et de graine de lin arrivée des lacs à Buffalo pendant la dernière saison :—

——	Boisseaux.
Western Elevating Company	130,253,138
Cyclone Floating Elevator	2,500,000
Hefford Elevator	1,200,000
National Elevator	582,800
Flaxseed Elevator	124,677
Cargaisons flottantes, 30 décembre 1891	543,928
Total	135,204,543
Total d'après les rapports des douanes	135,315,510

PRIX DU MONTAGE ET DE L'EMMAGASINAGE.

Tous les élévateurs ci-dessus mentionnés, recevant du grain des navires, appartiennent à la " Western Elevating Company ", et leurs prix ont été fixés comme suit pour l'année 1891 :—

Montage, réception, pesage et délivrance, $\frac{5}{8}$ ct. par boisseau ; emmagasinage pour une période de 10 jours, ou partie de ce temps, $\frac{1}{4}$ ct. par boisseau ; il n'est pas reçu de grain pour transbordement direct, le navire ne payant que les frais de pelletage. Le prix était de $\frac{1}{4}$ ct. par boisseau pour le chargement des wagons y compris l'arrimage.

Les élévateurs Cyclone et Hefford exigeaient ⅜ ct par boisseau pour le transbordement direct du navire aux bateaux du canal.

EMMAGASINAGE PENDANT L'HIVER.

Après le 10 novembre 1891, on chargeait ¼ ct par boisseau pour chaque période de 10 jours, ou partie de ce temps, jusqu'à ce que ce taux eût atteint 2 cts par boisseau après les premiers 10 jours; ensuite sans frais jusqu'à cinq jours après l'ouverture du canal, en 1892. Sur tout le grain emmagasiné avant le 10 novembre, ¼ ct par boisseau pour chaque période de 10 jours ou partie de ce temps, jusqu'à ce que ce taux eût atteint 2 cts par boisseau après les premiers 10 jours; ensuite sans frais jusqu'à cinq jours après l'ouverture du canal.

PRIX EXIGÉS POUR LE GRAIN EN WAGON.

Les élévateurs Niagara, International, Lake Shore, Queen City, Exchange et Ontario ont fixé les prix comme suit:—

Pour monter le grain pris dans les wagons, y compris le pelletage et l'emmagasinage pendant cinq jours, ½ centin par boisseau; emmagasinage pendant chaque dizaine de jours subséquents, ou partie de ce temps, ¼ centin; pour délivrer le grain aux coffres latéraux, ¼ centin; pour délivrer aux wagons et changement de voies pour expédier aux routes de l'est, ¼ centin; pour nettoyer, ½ centin; classifier et nettoyer, 1 centin; séparer et nettoyer, 2 centins; pour rafraîchir, ¼ centin; pour emmagasiner le grain endommagé, commençant trois jours après qu'il a été inscrit, ⅛ centin par boisseau par jour.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, 52E CONGRÈS, 1RE SESSION.—RAPPORT N° 185.

Route fluviale du lac Supérieur à la mer.

M. Lind, membre du comité du commerce intérieur et extérieur, a présenté le rapport suivant (pour faire suite au H. Res. 11) :—

8 février 1892.

Le comité du commerce intérieur et extérieur, auquel a été renvoyée la résolution conjointe (H. Res. 11) à l'effet de favoriser l'amélioration de la route fluviale depuis le lac Supérieur, passant par le canal Welland, les canaux du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la mer, expose respectueusement:—

La valeur et l'étendue du commerce des grands lacs ont été si souvent discutées dans cette Chambre depuis ces dernières années, que nous ne croyons pas nécessaire de citer des chiffres pour en démontrer l'importance. Les grands lacs, qui forment la frontière partielle de huit des plus grands Etats, fournissent une route pour l'échange des produits de ces régions, sans égale dans les autres pays. Jusqu'à ce jour le trafic de ces lacs a été restreint presque entièrement au commerce avec le Canada et au commerce intérieur entre les Etats. Le développement récent des ressources immenses du grand Nord-Ouest a fait, néanmoins, des produits de cette région, non seulement une partie vitale de notre commerce intérieur, mais le facteur principal de notre commerce avec l'étranger. Le congrès n'a pas hésiter à voter des millions de piastres aux fins de faciliter le commerce intérieur, au moyen de l'amélioration des havres et des phares et de l'approfondissement des canaux, et sa conduite a été approuvée par le pays.

Votre comité croit qu'il est également important de faciliter et de prendre les moyens nécessaires pour l'ouverture d'un débouché en eau profonde pour le commerce étranger commençant dans les Etats qui avoisinent ces eaux.

L'intérêt que le public porte à cette question est démontré par les résolutions adoptées par les conventions et les associations commerciales, ainsi que par les nombreuses propositions soumises au Congrès, lesquelles tendent toutes à l'ouverture d'une voie navigable entre les lacs et l'océan. Tout le monde semble admettre l'impossibilité d'approfondir ou d'améliorer le canal Erié de manière à y faire passer les navires océaniques. Mais des personnes compétentes sont d'opinion qu'il est possible

de construire un canal depuis Oswégo jusqu'a l'Hudson, d'une dimension et d'une profondeur suffisantes pour établir une route navigable en eau profonde entre les lacs et la mer. Tous ceux qui sont intéressés dans le développement de nos moyens de communication espèrent ardemment que cette opinion est bien fondée, et que les travaux pourront être entrepris s'ils sont praticables. Cependant, il est reconnu que l'exécution de ce projet, qui se rapporte à celui du canal Niagara, exigera des dizaines d'années et une somme d'argent que l'on estime entre $40,000,000 et $100,000,000.

Pendant l'examen de ce projet, et son exécution s'il est adopté, il semble à votre comité que les grands intérêts en jeu devraient être favorisés par tous les moyens possibles qui peuvent être à notre portée. La nature a établi un débouché au moyen du fleuve Saint-Laurent, lequel n'a besoin comparativement que de peu d'amélioration pour rendre les grands lacs accessibles au commerce de l'univers comme ils le sont maintenant au commerce intérieur des Etats-Unis et du Canada. Au sujet de la praticabilité de la route du Saint-Laurent pour cette fin, nous citons un extrait d'une lettre adressée à ce comité par le colonel O. E. Poe, qui est chargé de la construction du nouveau canal au Sault Sainte-Marie, en réponse au renvoi de cette résolution au département de la guerre :—

" Le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent occupent indubitablement la meilleure position pour établir une route navigable entre les lacs et l'océan. En les suivant on peut ouvrir une route en eau profonde à moins de frais que pour toute autre voie, et au point de vue du génie il n'existe pas de doutes quant à ses avantages.

" Il faut supposer que le Canada connaît parfaitement les avantages qu'offre une route si favorable, et qu'il lui répugnera de conclure un arrangement tendant à diviser les avantages entre lui et un autre pays. Néanmoins, ces questions sont du ressort de la diplomatie, et il est probable qu'on ne s'attend pas à ce que je les discute. Quant à ceux qui concerne une voie de communication entre les lacs et les pays au delà de l'Atlantique, tout favorise la proposition contenue dans ce bill."

Nos voisins au nord ont déjà amélioré ce débouché naturel en construisant le canal Welland entre les lacs Erié et Ontario, et les autres canaux plus petits du Saint-Laurent. Ces canaux couvrent toute la distance où il en faut entre le lac Erié et la mer. Leur longueur collective n'est que de 70 milles, tandis que le canal Erié a 363 milles de longueur.

Conformément aux plans adoptés par le gouvernement canadien pour rendre la profondeur uniforme, le canal Welland a été approfondi à 14 pieds, et les travaux sont en voie d'exécution sur les autres canaux, et on a l'intention de les terminer dans un délai de trois années si les fonds nécessaires sont votés. L'importance du travail déjà exécuté est démontrée par le fait que le steamer " Wetmore," portant 80,000 boisseaux de blé, s'est rendu de Duluth à Liverpool pendant la dernière saison, en allégeant sa cargaison quand il est arrivé aux endroits du fleuve Saint-Laurent où les canaux n'ont pas encore été approfondis. Ce voyage, qui était en grande partie fait comme essai, a cependant rapporté des bénéfices aux propriétaires du steamer. Le prix payé de Duluth à Liverpool était de 9½ centins par boisseau, non compris les frais de transbordement pour alléger le navire, lesquels étaient de 3 centins par boisseau.

Cela démontre que, à l'achèvement des améliorations maintenant en voie d'exécution, des steamers de la dimension et de la capacité du " Wetmore " pourront être expédiés des grands lacs à tout port étranger, à condition que nous puissions avoir l'usage des canaux en commun avec les Canadiens. Si les canaux étaient approfondis de manière à correspondre à la profondeur du nouveau canal " Soo," Duluth, Milwaukee, Chicago, Cleveland et Buffalo jouiraient de tous les avantages des villes maritimes en ce qui concerne le commerce avec l'étranger.

Bien que nous nous servions des canaux canadiens, comme les Canadiens se servent des nôtres, nous ne devrions pas oublier que ce privilège n'est pas appuyé sur des droits permanents établis par traité.

En vertu des dispositions de l'article XXXIII du traité de Washington, un avis de deux ans peut mettre fin au droit que nous avons de nous servir du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent, et on doit se souvenir que le gouvernement du prési-

dent Cleveland a prétendu que l'article en question a déjà été abrogé, de sorte que ce n'est que par tolérance que nous avons aujourd'hui l'usage de ces canaux. Pour ces raisons, ce comité croit qu'il est important que ce gouvernement prenne les moyens convenables pour conclure un arrangement équitable avec les Canadiens aux fins d'obtenir le droit permanent de nous servir de ces canaux pour notre commerce, en commun et aux mêmes conditions que les citoyens du Canada.

Votre comité est d'avis que le temps est aujourd'hui très opportum pour agir ainsi dans l'intérêt du commerce des grands lacs. On dit que les représentants du gouvernement canadien arriveront bientôt dans cette ville dans le but de négocier avec notre gouvernement des relations commerciales plus intimes entre les deux pays.

En conséquence, votre comité recommande l'adoption de la résolution conjointe.

52e CONGRÈS, 1re Session.

H. RES. 11.

[Rapport N° 485.]

Dans la Chambre des Représentants.

5 janvier 1892.

Le rapport est lu deux fois, renvoyé au comité du commerce intérieur et extérieur, et l'impression en est ordonnée.

8 février 1892

Renvoyé au "House Calender" et l'impression en est ordonnée.

M. Lind présente la résolution conjointe qui suit—

RÉSOLUTION CONJOINTE

Aux fins de favoriser l'amélioration de la route fluviale depuis le lac Supérieur, passant par le canal Welland, les canaux du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent jusquà la mer.

"Résolu par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique réunis en congrès: Que le président des États-Unis soit prié et il est par le présent prié d'ouvrir des négociations avec le gouvernement du Canada aux fins d'obtenir l'amélioration prompte du canal Welland, des canaux du Saint-Laurent, de manière à en rendre la profondenr et la navigabilité conformes, s'il est possible, à l'étalon adopté par le gouvernement des Etats-Unis pour l'amélioration maintenant en voie d'exécution dans les eaux américaines qui relient les grands lacs; et à cette fin le président est par le présent autorisé, s'il le juge opportun, de nommer trois commissaires chargés de négocier au nom des Etats-Unis avec les représentants du gouvernement du Canada, les termes et conditions de tout arrangement auquel pourront en venir les deux gouvernements par suite de toute preposition soumise à ce sujet par le gouvernement du Canada.

N° 1.—VALEURS totales des marchandises arrivées de l'Amérique Britannique du Nord pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être transbordées immédiatement dans des ports des Etats-Unis et expédiées dans l'Amérique Britannique du Nord, pour chaque année de 1873 à 1890, inclusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Pays de provenance. Amérique Britannique du Nord.					Pays de destination. Amérique Britannique du Nord.				
	Nouv.-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du N.-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Total.	Nouv.-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du N.-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et Labrador.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1873	495,289	12,894,164	5,240	....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	....	27,310,739
1875	443,570	17,342,933	256,074	....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912.685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,537	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	....	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	15,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023

N° 2.—Valeurs totales des marchandises étrangères transportées en transit ou transbordées dans les Etats entre différentes parties des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Districts de douane d'entrée.	Provenance. Nouvelle-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Provenance. Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Provenance. Colombie-Britannique.	Provenance. Terreneuve et Labrador.	Provenance. Antilles anglaises.
Entré à—	$	$	$	$	$
Alaska, Alaska	.....	.....	64,982	.....	.....
Baltimore, Md	1,040	54,461	.....	.....	.....
Bangor, Me	2,916,373	50	.....	.....	.....
Boston et Charlestown, Mass	278,482	218,490	.....	.....	574
Buffalo Creek, N.-Y	.....	321,641	.....	.....	.....
Champlain, N.-Y	.....	69,634	.....	.....	.....
Détroit, Mich	.....	28,151	.....	.....	.....
Duluth, Minn	.....	160,799	.....	.....	.....
Huron, Mich	.....	996,214	.....	.....	.....
Minnesota, Minn	.....	420,291	.....	.....	.....
New-York, N.-Y	627,619	2,160	2,000	187,640	813,882
Niagara, N.-Y	.....	2,759,530	.....	.....	.....
Dakota, nord et sud	.....	133,229	.....	.....	.....
Oswegatchie, N.-Y	.....	46,626	.....	.....	.....
Passamaquoddy, Me	31,640	.....	.....	.....	.....
Philadelphie, Pa	2,605	81,612	.....	.....	.....
Portland et Falmouth, Me	1,320	4,587,362	.....	.....	.....
Puget-Sound, Wash	.....	.....	1,852	.....	.....
San-Francisco, Cal	.....	.....	353,972	.....	.....
Vermont, Vt	.....	5,430,695	.....	.....	.....
Total	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	814,456

Districts de douane de sortie.	Destination. Nouvelle-Ecosse, Nouv.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.	Destination. Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Destination. Colombie-Britannique.	Destination. Terreneuve et Labrador.	Destination. Antilles anglaises.
Sorti de—	$	$	$	$	$
Alaska, Alaska	.....	.....	64,982	.....	.....
Baltimore, Md	94	.....	.....	.....	.....
Bangor, Me	49	2,916,154	.....	.....	220
Boston et Charlestown, Mass	302,597	2,567,544	.....	.....	24,796
Buffalo Creek, N.-Y	8,375	2,241	.....	365	31,863
Champlain, N.-Y	.....	.....	.....	.....	1,359
Détroit, Mich	.....	22,433	5,718	.....	.....
Duluth, Minn	.....	148,798	12,001	.....	.....
Huron, Mich	.....	670,578	325,636	.....	.....
Minnesota, Minn	.....	416,713	3,578	.....	.....
New-York, N.-Y	95,003	10,000,519	87,959	1,963	1,781,289
Niagara, N.-Y	445,947	9,086	.....	12,428	51,032
Dakota, nord et sud	.....	133,229	.....	.....	.....
Oswegatchie, N.-Y	799	.....	.....	.....	8,089
Passamaquoddy, Me	.....	.....	.....	.....	4,501
Philadelphie, Pa	115	4,949	.....	.....	146
Portland et Falmouth, Me	3,733,444	4,579,898	.....	.....	.....
San-Diego, Cal	.....	.....	19	.....	.....
San-Francisco, Cal	.....	204,763	47,251	.....	.....
Vermont, Vt	1,019,191	920	.....	19,517	15,556
Willamette, Oreg	.....	18,167	.....	.....	.....
Total	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	1,918,851

N° 3.—VALEURS TOTALES des marchandises arrivées des pays étrangers pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des Etats-Unis et expédiées en pays étrangers, pour chaque année de 1868 à 1891, incusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeurs totales des marchandises entrées et sorties.
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868....	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604
1869......	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873......	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874......	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875....	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876......	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1.129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878......	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577.050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879......	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880....	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881......	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883......	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884.....	14,036,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885....	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888.....	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889....	19,080,647	2.582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890......	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891......	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

N° 4.—**Valeurs** totales des importations et des exportations de marchandises et d'or et d'argent monnayés et non monnayés, aux Etats-Unis, réparties par pays et districts de douane, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR PAYS.

Par ordre des valeurs totales importées et exportées.	Pays.	Importations.			Exportations de produits des Etats-Unis.			Exportations de produits étrangers.			Totaux des importations et exportations.		
		Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations.	Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des export. de prod. des Etats-Unis.	Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des export. de produits étrangers.	Valeur.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations et exportations.
	Europe.	$			$			$			$		
1	Grande-Bretagne et Irlande........	194,723,262	42·39	23·05	441,599,807	63·30	50·62	3,814,219	53·09	31·26	640,137,288	54·99	37·01
	Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.												
1	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest........	29,680,751	75·26	3·51	30,402,648	81·34	3·49	1,697,368	80·81	13·67	61,780,767	78 29	3·57
2	Nouvelle-Ecosse, N.-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard..........	6,808,635	17·26	0·81	3,771,313	10·09	0·43	270,258	12·94	2·21	10,850,206	13·75	0·63
3	Colombie-Britannique.....	2,598,396	6·60	0·31	1,878,652	5·12	0·22	127,539	6·11	1·21	4,604,587	5·88	0·27
4	Terreneuve et Labrador....	346,753	0·88	0·04	1,292,902	3·45	0·15	3,075	0·14	0·03	1,642,730	2·08	0·09
	Total.............	39,434,535	100·00	4·67	37,345,515	100·00	4·29	2,098,240	100·00	17·12	78,878,290	100·00	4·56

COMMERCE DE TRANSPORT ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET L'ÉTRANGER.

N° 5.—VALEURS des importations et des exportations des Etats-Unis transportées respectivement en wagons et autres moyens de transport par terre, sur navires américains, et sur navires étrangers, pour chaque exercice, de 1857 à 1891, inclusivement, avec indication de la part centésimale des navires américains (de 1857 à 1879 inclusivement, l'or et l'argent monnayés et non monnayés sont inclus, vu qu'il n'y a pas moyen de séparer les espèces et les marchandises dans les données).

Exercice terminé le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Totaux des importations et exportations.				Part des navires américains, pour 100.
	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	En wagons et aut. voitures par terre.	Sur navires américains.	Sur navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857		259,116,170	101,773,971		251,214,857	111,745,825		510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858		203,700,016	78,913,134		243,491,288	81,153,133		447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859		216,123,428	122,644,702		249,617,953	107,171,509		465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860		228,164,855	134,001,399		279,082,902	121,039,394		507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861		201,544,055	134,106,098		179,972,733	69,372,180		381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862		92,274,100	113,497,629		125,421,318	104,517,667		217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863		109,744,580	143,175,340		132,127,891	199,880,691		241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864		81,212,077	248,350,818		102.849,409	237,442,730		184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865		74,385,116	174,170,336		93,017,756	262,839,588		167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866		112,040,395	333,471,763		213,671,466	351,754,928		325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867		117,209,536	300,622,035		180,625,368	280,708,368		297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868		122,965,225	248,659,583		175,106,348	301,886,491		297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869		136,802,024	300,512,231		153,154,748	285,979,781		289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870		153,237,077	309,140,510		199,732,324	329,786,978		352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494.915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826.214	530,354,703	17,464,810	316,660.281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349.503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991.253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

No 6.—Etat indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,440	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201

Note.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

N° 7.—ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, expédiées des Etats-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie anglaise à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Préparé d'après les rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique.)

Articles.	Poids.	Ports d'où les marchandises ont été dirigées sur le Canada.	Poids.
	Lbs.		Lbs.
Pommes	3,250	Portland, Oregon	15,400,053
Courroies	8,220	Lowell, Mass	6,053,251
Os	40,180	New-York, N.-Y	2,411,837
Livres	29,517	Manchester, N.H	1,780,669
Carbone	125	Nashua, N.H	1,337,188
Celluloïde	2,117	Biddeford, Me	1,174,340
Chaises	180	Tacoma, Wash	687,140
Produits chimiques—		Chicago, Ill	398,512
Ginseng	39,125	Chicopee, Mass	241,455
Autres drogues	1,683	San-Francisco, Cal	200,000
Cigares et cigarettes	443	Walla Walla, Wash	199,920
Horloges	120	Schenectady, N.-Y	128,530
Coton, brut	448,100	Boston, Mass	40,044
Cotonnades	12,185,489	Cleveland, Ohio	24,170
Faïence	180	Lawrence, Mass	14,690
Matériel d'exploitations électriques	19,136	Syracuse, N.-Y	10,000
Flanelles	338,388	Erie, Pa	7,910
Farine	16,422,521	Rochester, N.-Y	3,480
Jambon et lard fumé	960	Saint-Paul, Minn	2,240
Foin	7,310	Providence, R.I	1,030
Sabots	141,254	Port-Townsend, Wash	800
Effets de ménage	3,013	Philadelphie, Pa	713
Encre	1,180		
Articles en fer et en acier :—			
Fontes	56,415		
Armes à feu	270		
Ferronnerie	126		
Machines	283,409		
Fil métallique	46,963		
Lampes	350		
Crayons de mine de plomb	627		
Articles à l'usage des missionnaires	3,470		
Instruments de musique	350		
Huile à lubrifier	950		
Articles pour photographes	1,070		
Plombagine	437		
Souliers	800		
Ficelle	350		
Cire	1,260		
Articles en bois	1,540		
Marchandises non dénommées	27,094		
Total	30,117,972	Total	30,117,972

N° 8.—ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine et du Japon aux Etats-Unis par la voie de la Colombie anglaise, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Préparé d'après les rapports du chemin de fer canadien du Pacifique.)

Articles.	Poids.	Ports d'entrée.	Poids.
	Lbs.		Lbs.
Bulbes	280	New-York, N.-Y.	9,386,239
Cigares	2,141	Chicago, Ill.	6,364,444
Curiosités	137,760	Portland, Oreg.	937,442
Pétards	721,840	Port-Townsend, Wash	329,349
Fourrures	2,640	Saint-Paul, Minn.	317,512
Chanvre	279,000	Seattle, Wash	258,360
Articles en chanvre	221,357	Boston, Mass	116,971
Nattes	7,356	Astoria, Oreg.	105,875
Papier	3,300	Baltimore, Md	63,914
Effets à l'usage de la personne	5,380	Tacoma, Wash	46,350
Imprimés	140	Minneapolis, Minn	25,917
Riz	3,441,227	Philadelphie, Pa	20,430
Robes	2,829	Hartford, Conn.	17,091
Satin	4,560	Toledo, Ohio	16,371
Soie tressée	10,240	Omaha, Neb	14,150
Soie crue	700,378	Springfield, Mass	13,990
Peaux	1,060	Détroit, Mich	13,780
Thé	65,660	Tous autres ports	21,584
Sucre	11,728,024		
Jouets	1,350		
Marchandises non dénommées	733,247		
Total	18,069,769	Total	18,069,769

N° 9.—ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, expédiées de Neche, Dak.-N., et arrivées à Ogdensburg, N.-Y., pour être transportées par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique à des ports américains de la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	Poids.	Articles.	Poids.
De Neche—	Lbs.	De Neche—*Suite.*	Lbs.
Animaux—chevaux	2,000	Faïence, porcelaine et poterie	75,640
Œuvres d'art—tableaux	2,280	Œufs	1,200
Os, cornes, etc.	24,500	Articles de fantaisie, non dénommés	54,205
Livres et autres imprimés	11,314	Articles en lin, chanvre et jute—	
Laiton et articles en laiton	17,161	Cordage	5,634
Denrées—		Ficelle	26,097
Farine d'avoine	69,180	Autres cordes	43,140
Autres farines	345,050	Fruits, en conserve—	
Balais et brosses	28,570	En boîtes	22,100
Voitures, tramways, etc.	3,540	Autres fruits	24,532
Wagons pour voyag. et marchandises	360,000	Verre et verreries—	
Produits chimiques, drogues, etc.—		Vitres	2,180
Alcalis, potasse et perlasse	7,545	Autres espèces	54,399
Remèdes	76,819	Glucose	133,800
Ecorces	930	Crin, articles en crin	5,310
Horloges	1,172	Articles en caoutchouc	33,661
Cuivre et articles en cuivre	660	Encre, à impression et autres	870
Coton et cotonnades—		Instruments scientifiques	31,215
Coton jaune	97,324	Articles en fer et en acier—	
Coton blanc	45,148	Fer-feuillard	24,370
Hardes	5,860	Objets en fonte	2,280
Autres vêtements	19,250	Couteaux	12,500

N° 9.—État indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, etc.—*Suite.*

Articles.	Poids.
De Neche—*Suite.*	Lbs.
Articles en fer et en acier—	
Armes à feu	952
Serrures, gonds et autres articles à l'usage des constructeurs	430,802
Machines, non dénommés	11,866
Clous	373,957
Presses typographiques	9,780
Wagons en acier pour ch. de fer	1,374,178
Scies et outils	54,447
Machines à coudre	122,790
Machines à vapeur—	
Locomotives	60,000
Stationnaires	34,173
Poêles	263,505
Fil métallique	425,730
Autres articles	3,985,275
Bijoux	210
Lampes, candélabres, etc	300
Articles en plomb	290
Cuir et articles en cuir—	
Cuir fini et autres	18,800
Bottes et souliers	48,404
Harnais et selles	4,015
Autres articles en cuir	4,576
Chaux et ciment	680
Liqueurs de malt	262,900
Marbre et pierre et art. en mar. et en p.	1,240
Allumettes	4,400
Instruments de musique—	
Orgues	19,950
Pianos	35,190
Autres	270
Huiles—	
Minérales pour éclairage	67,500
De baleine ou de poisson	4,000
Autres	240
Peintures et couleurs	10,678
Papier—	
A écrire	92,700
Autres	470,855
Provisions—	
Viandes—	
Jambon	106,580
Lard	27,530
De Neche—*Suite.*	Lbs.
Provisions—	
Saindoux	48,550
Autres	84,910
Produits de la laiterie—	
Beurre	20,753
Lait	344,350
Savon, de fantaisie et autres	82,169
Epices, moulues	10,550
Spiritueux	100,835
Amidon	25,910
Sucre et mélasse—	
Mélasse	72,800
Cassonade	28,530
Ferblanterie	102,970
Tabac—	
Cigares et cigarettes	5,146
Autre tabac ouvré	199,836
Jouets	4,470
Légumes—	
Pois et fèves	20,000
En conserves	20,700
Autres	28,315
Bois et articles en bois—	
Planches	312,045
Douves	43,080
Portes, châssis et persiennes	49,800
Moulures	35,100
Effets de ménage	553,697
Articles en bois	271,577
Autres articles en bois	95,510
Articles en laine—	
Tapis	14,255
Couvertures et flanelles	1,650
Vêtements	217,432
Autres	678
Autres articles manufacturés, non dénommés	62,042
Tous autres articles manufacturés non dénommés	343,925
Total	13,201,784
De Ogdensburg, N.-Y	4,269,410
Total expédié à l'ouest	17,471,194

Expédiées pour être transportées à—	Lbs.
San-Francisco, Cal	11,273,379
Seattle, Wash. Ter	1,675,974
Anacortes, Wash	1,520,373
Port-Townsend, Wash	1,029,435
Fair-Haven, Wash	952,652
Sehome, Wash	557,525
Whatcome, Wash	208,168
Tacoma, Wash	158,925
Portland, Oreg	24,260
Tous autres ports	70,503
Total	17,471,194

N° 10.—ÉTAT de la quantité et de la valeur des marchandises arrivées à Neche, Dak.-N. et à Odgensburg, N.-Y., de ports américains sur la côte du Pacifique, et des marchandises expédiées de San-Francisco, Cal., et de Port-Townsend, Wash., à des ports de l'est des Etats-Unis, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

(Les chiffres dans la colonne " Expédié de " ont été fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ceux de la colonne " Arrivé à " sont pris dans les rapports des percepteurs des douanes.)

Articles.	Expédié de San-Francisco, Cal.	Expédié de Port-Townsend, Wash.	Arrivé à Neche, Dak.-N.		Arrivé à Ogdensburg, N.-Y.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	Lbs.	Lbs.		$		$
Haricots et pois	161,106					
Livres		950		100		
Bottes et souliers		370				
Borax ... Lbs.	156,972		123,661	6,800		
do ... Brls.			93			
Nouveautés, marchandises ... Lbs.					2,535	
Conserves de fruits ... "	328,626	100			247,154	16,140
do ... "					50,400	
Verrerie	990					990
Crin ... Lbs.	8,459		4,229	381		
Sabots	24,500					
Effets de ménage ... Lbs.		3,310	2,920	310		
Cuir	25,641					
Déchets de cuir	43,260					
Machines non dénommées	1,100					50
Conserves de saumon ... Lbs.	491,560	51,310	306,300		251,170	13,640
do ... "			231,000	13,200	21,200	
Saumon ... Brls.			70			
Spiritueux, eau-de-vie	22,350					
do ... Brls.			51	2,481		
Machines à coudre ... Nomb.			2			
Peaux de phoque à fourrure		25,000				31,000
Bardeaux		1,282,050				
do ... M.			4,468	8,295		
do ... Paquets.			6,471	3,364		
do ... "			995			
Sucre raffiné ... Lbs.	82,870		62,470	4,565		
do ... "			20,400			
Arbres		800				
Vin ... Douz.	115,635				1,060	17,050
do ... "					350	
do ... Brls.					8	160
Articles en bois— Barils		19,140				
Laine, crue	165,930					
Total	1,628,999	1,383,030				

NOTE.—Il est arrivé à Plattsburg, N.-Y., dans le cours de l'année, 80 barils de saumon, dont la valeur n'est pas mentionnée.

TABLEAUX

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869..........	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870..........	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871..........	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872..........	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873..........	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874..........	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875..........	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876..........	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877..........	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878..........	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879..........	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880..........	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881..........	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882..........	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883..........	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884..........	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885..........	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886..........	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887..........	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888..........	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889..........	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890..........	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891..........	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	94,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150

D.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*........	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872.........	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.........	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.........	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.........	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.........	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.......	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879.......	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.........	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.........	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882.........	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.........	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.........	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.........	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886.	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.........	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888.........	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890........	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.........	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042

*Exercice.

canal Welland pendant les vingt et une dernières années qui ont pris fin le 31 1891.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81.654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-trois dernières années.

CÉREALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	......	....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	......
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	....
1872	....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	.....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	......
1874	....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	......
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	......
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	...
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880	2,743	897,603	131.857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	......
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	......
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	......
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	.....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,854	33·87	......
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	......
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	.....	.....

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	......	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	......	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	...	50·80
1874	....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	....	10,598	5,222	93,149	......	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	....	12,598	5,996	135,410	......	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	......	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	......	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	....	4,613	2,945	59,847	......	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	....	1,671	4,814	59,216	......	77·88
1887	790	675	2	44,580	....	716	1,370	48,133	......	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	....	....	2,196	11,191	......	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	....	2,130	3,620	39,410	.....	......

F—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	144,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,571	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058

* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97.205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599	....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,790	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342

H.—Tableau indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444

* Exercice.

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1891.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1882.										
Blé		60,535		46,201		5,203		87,213		199,152
Maïs		7,431		6,075		3,468		38,360		55,334
Seigle		.....		.....		.....		1,954		1,954
Houille		1,673		51,127		112		27,968		80,880
Diverses marchandises		2,939		3,744		1,553		2,605		10,841
Bois de service, pds M.P.		1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798
Bois de constr., pds cubes		125,960		2,874,066		.....		13,500		3,013,526
Douves ... nombre.		59,600		1,065,233		.....		104,000		1,228,833
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
1883.	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	395,929
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Blé		32,761		29,385		5,928		76,715		144,789
Maïs		25,651		21,073		36,146		99,272		182,142
Orge		.....		.....		.....		735		735
Seigle		.....		.....		.....		518		518
Avoine		.....		.....		731		.....		731
Houille		8,398		48,329		835		40,388		97,950
Diverses marchandises		5,238		3,590		13,195		2,299		24,322
Bois de service, pds M.P.		2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542
Bois de constr., pds cubes		83,700		3,514,944		.....		70,500		3,669,144
Douves ... nombre.		32,876		1,038,349		.....		90,000		1,161,225
Douves ... nombre.										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
1884.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
		38,859		11,618		5,461		75,474		131,412
Blé		10,841		13,609		26,452		67,909		118,811
Maïs		90		.....		.....		.....		90
Orge		477		.....		.....		.....		477
Seigle		872		.....		7,963		1,911		10,746
Avoine		497		28,275		301		10,154		39,227
Houille										
Bardeaux, bois de chauffage		548		2,538		49		30		3,165
et articles en bois		2,073		3,804		11,793		428		18,103
Bois de service, pds M.P.		3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100
Bois de constr., pds cubes		437,356		2,107,780		.....		159,647		2,704,783
Douves ... nombre.		.....		75,000		33,741		301,267		410,008

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voil.
	No. 199 — Tonnage 67,461	No. 347 — Tonnage 80,828	No. 81 — Tonnage 35,613	No. 350 — Tonnage 106,873	No. 977 — Tonnage 290,775
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1885.					
Blé	26,025	3,153	6,882	72,478	108,538
Maïs	16,046	2,462	20,589	78,439	117,536
Orge		228			228
Avoine			217	665	882
Pois	11				11
Seigle					
Houille	1,005	20,318		18,560	39,883
Diverses marchandises	1,941	3,689	1,111	1,086	7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.	223	9	53	58	343
Bois de serv. scié, pds M.P.	7,725,105	8,681,081	9,381,654	20,935,270	46,723,110
Bois carré.......pds cubes.	601,516	2,849,526	20,692	113,682	3,585,416
Douves..........nombre.	104,000	44,000	83,500		231,500
Bois de chauffage....cordes		783			783
	No. 261 — Tonnage 95,928	No. 426 — Tonnage 123,297	No. 118 — Tonnage 86,937	No. 358 — Tonnage 108,344	No. 1163 — Tonnage 414,506
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1886.					
Blé	38,984	30,834	2,937	70,019	142,774
Maïs	48,547	33,315	36,852	99,644	218,358
Orge				572	572
Avoine	6	41	4,331	459	4,837
Pois	450	158			608
Seigle					
Houille	4,007	45,018		11,647	60,672
Diverses marchandises	2,926	6,728	23,687	281	33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.	329		252	215	1,152
Bois de serv. scié, pds M.P.	6,915,390	15,719,631	8,953,478	18,405,961	49,994,460
Bois carré ....pds cubes.	564,827	2,335,205		35,500	2,935,532
Douves...........nombre.	221,280	697,933			919,213
Bois de chauffage....cordes		390			390
	No. 250 — Tonnage 86,344	No. 372 — Tonnage 101,745	No. 107 — Tonnage 94,029	No. 163 — Tonnage 46,152	No. 892 — Tonnage 328,270
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.					
Blé	80,757	81,652	200	46,186	208,796
Maïs	12,341	14,775	65,981	20,582	113,679
Orge			9	575	584
Avoine		1,376	11,098	279	12,753
Pois		362			362
Seigle					
Houille	1,436	25,165		2,108	28,709
Diverses marchandises	2,179	4,609	24,395	415	31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,716	1,081	26		2,823
Bois de serv. scié, pds M.P.	2,894,767	12,329,728	4,161,349	15,091,355	34,477,199
Bois carré......pds cubes.	498,770	1,285,594			1,784,364
Douves ....nombre.		266,697			266,697
Bois de chauffage...cordes.	299	466			765

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens. — A vapeur.	Navires canadiens. — A voiles.	Navires américains. — A vapeur.	Navires américains. — A voiles.	Total. — Vapeurs et voiliers.
	No. 242 — Tonnage 86,838	No. 339 — Tonnage 93,450	No. 114 — Tonnage 104,505	No. 219 — Tonnage 60,500	No. 914 — Tonnage 345,293
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1888.					
Blé	45,481	60,379	1,353	40,779	147,992
Maïs	38,620	14,251	71,988	71,175	196,024
Orge	....	....	....	....	....
Avoine	672	....	24,967	1,311	26,950
Pois	....	54	57	....	111
Seigle	....	....	71	632	703
Houille	1,603	20,064	....	4,208	25,875
Diverses marchandises	2,165	3,291	22,719	3,722	31,897
Bardeaux, art. en bois, etc.	66	84	141	6	297
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,262,700	11,977,905	4,451,360	12,539,672	34,230,637
Bois carré ... pds c.	687,728	1,555,307	19,000	....	2,262,035
Douves ... nomb.	106,972	211,436	....	34,000	352,408
Bois de chauffage ... cordes	179	201	....	....	380
	No. 317 — Tonnage 106,048	No. 427 — Tonnage 118,071	No. 208 — Tonnage 172,873	No. 268 — Tonnage 92,442	No. 1220 — Tonnage 489,434
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1889.					
Blé	38,127	28,054	1,679	46,767	114,627
Maïs	60,218	43,819	152,858	96,700	353,595
Orge	....	....	....	....	....
Avoine	320	....	25,347	2,145	27,812
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	948	634	336	....	1,918
Houille	3,976	21,148	712	1,664	27,500
Diverses marchandises	6,339	5,749	25,082	3,030	40,200
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	1	....	51	52
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,789,226	11,632,330	11,792,850	21,026,211	50,240,617
Bois carré ... pds c.	924,645	2,934,989	....	....	3,859,634
Douves ... nomb.	35,700	194,649	....	....	220,349
Bois de chauffage ... cordes	....	46	....	....	46
	No. 342 — Tonnage 110,056	No. 443 — Tonnage 117,400	No. 202 — Tonnage 204,542	No. 142 — Tonnage 50,622	No. 1129 — Tonnage 482,620
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.					
Blé	43,308	35,633	7,514	32,239	118,694
Maïs	63,095	51,439	172,756	40,104	327,394
Orge	....	....	3,304	3,215	6,519
Avoine	479	73	27,030	....	27,582
Pois	....	....	14	....	14
Seigle	1,121	....	....	....	1,121
Houille	1,049	21,732	....	615	23,396
Diverses marchandises	3,146	5,683	32,194	2,510	43,533
Bardeaux, art. en bois, etc.	15	1,266	8	....	1,289
Bois de ser., scié, pds M.P.	5,921,240	5,167,201	10,274,335	14,290,800	35,653,576
Bois carré ... pds c.	1,141,194	3,395,832	....	....	4,537,026
Douves ... nomb.	12,255	19,947	....	....	32,202
Bois de chauffage ... cordes	15	566	....	....	581

I.—TABLEAU indiquant la quantité des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1891.										
Blé		62,859		56,953		36,425		33,853		190,090
Maïs		20,510		9,550		137,852		17,039		184,951
Orge		....		....		5,444		4,061		9,505
Avoine		....		....		50,212		1,076		51,288
Pois		390		....		....		....		390
Seigle		29,581		11,296		16,361		7,343		64,581
Houille		158		20,388		....		3,851		24,397
Diverses marchandises		8,369		6,007		37,537		2,578		54,491
Bardeaux, art. en bois, etc.		....		....		....		4		4
Boic de ser., scié, pds M.P.		4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677
Bois carré... pds c.		449,406		566,109		....		....		1,015,515
Douves ... nomb.		1,000		....		....		....		1,000
Bois de chauffage...cordes		....		....		....		....		....

J—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1891.

NAVIRES CANADIENS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1891.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x.	Ton'x	Ton'x
14 nov.	Myles	929	179	33 6	15 0	14 3	14 3	40,111					4,293				129			

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
27 avril	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 5	14 11		70,709			26		9,080				255		
28 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 6	14 10		41,030		320	441		7,748				217		
29 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 10	15 3		68,335			113		11,030				309		
5 mai.	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 8	14 10		51,495			317		7,637				214		
8 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 5	14 6		31,425		743	298				195				195
11 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 8	15 0		55,786			241		7,955				223		
12 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 11	15 1		62,167			320		10,858				305		
13 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 7	15 1		65,185			194		9,180				258		
16 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	13 9	14 3		29,041		383	516		1,323				38		
20 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 8	14 7		45,126		320	297		7,065				198		
22 do	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	14 1	13 11		55,349					2,796				79		
25 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	13 10	14 8		35,085		320	340		2,987				84		
30 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 6	14 8		50,555			315		5,824				164		
1 juin.	Oregon	846	197	33 0	13 0	14 0	14 5		42,857					1,150				33		
8 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 0		59,856			323		10,199				286		
10 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 0	15 2		52,500			489		9,175				257		
13 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 3	14 7		29,737			858		4,329				122		
19 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 6	14 10		44,238			507		6,514				183		
21 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	15 1	15 3		65,409			274		13,015				365		
22 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 0	14 9		17,224		978	382		3,884		41		109		41
24 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 2		64,506			182		11,177				313		
26 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 6	15 3		63,365			297		11,622				326		
28 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 6	15 2		46,372		380	271		9,837				276		

J.—TABLEAU des gros navis allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland, à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1891.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
7 juill.	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 0	15 0		56,031			147		5,504				155		
12 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	12 11	14 9		44,778		369	134		3,290				93		
13 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 1	14 9		16,974		1,046	352				143				143
22 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 1	14 2		29,915		771	152		1,628		32		46		32
16 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 1		50,000			616		11,380				319		
24 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 11	15 1		44,523		398	183		6,441		100		181		100
29 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 0	14 5		13,989		771	430		1,882				53		
31 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	15 0	14 10		65,612			141		9,298				261		
4 août.	J. O. Ford	598	172	32 9	12 0	14 1	13 11		39,553					1,487				42		
5 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 8	15 0		61,495			311		11,645				327		
8 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	15 7	15 0		67,298			234		13,793				387		
14 do	Denver	1,029	222	37 0	19 0	15 3	15 0		60,663					10,218				287		
15 do	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	15 6	15 1		61,041					10,397				292		
18 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 9	15 1		52,869			562		9,392				263		
20 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	13 3	15 2		37,979		296	508		5,293				149		
23 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 0	14 9		36,837		344	466		4,627		50		130		50
25 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 7	14 6				1,491	305				78				78
27 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 11	14 11		51,719			342		9,319				261		
30 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 11	15 2		17,599		1,503			7,968		111		223		111
2 sept.	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 2	14 3				1,210	420				98				98
3 do	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	15 5	15 3		60,825					10,270				288		
6 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 11	15 0		55,158			455		9,932				279		
7 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 11	15 1		57,625			404		10,593				297		
9 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 8		13,149		1,499					171				171
12 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 11	15 2		60,753		380			12,106		14		339		14
14 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 7	14 8		26,753		761	251				200				200
15 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 8	15 0		28,988		1,156					243				243
22 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 5	15 0		35,434		444	319		5,221		59		147		59
22 do	J. O. Ford	598	172	32 10	12 0	14 0	14 1			39,473					2,742				77	
23 do	John Rugee	950	216	35 0	18 0	15 4	15 1			60,800					10,577				297	
24 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	15 1	15 3		53,076		321	266		14,009				393		

28 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 6	14 10		27,370		824	372				218				218
30 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 3		62,407			319		14,479				406		
1er oct.	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 10	15 1		62,585			285		13,070				366		
5 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 9	14 8		14,702		1,459	63				222				222
7 do	Waverley	990	191	30 0	13 0	16 6	14 8	38,296					4,152				125			
9 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 4	14 8		28,073		663	287		6,568				184		
12 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 8	14 10		49,162			425		9,538				268		
15 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	15 0		16,000		1,139	368				256				256
20 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 10	15 1		51,067			564		11,382				319		
22 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 4	15 4		61,947			306		12,709				356		
25 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 3	15 0		14,875		1,121	373				306				306
29 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 11	15 0		61,586			105		9,300				261		
5 nov.	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	15 1		33,566		808	270		6,843		273		192		273
7 do	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 1	14 3				1,369	266				203				203
9 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 9	15 0		43,902		439	376		12,291		128		345		128
11 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 0	14 3				1,425	366				206				206
12 do	Samuel Marsdall	650	198	34 2	15 2	13 11	13 9		43,820					3,053				85		
15 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 11	15 0		29,341		795	337		7,671		273		215		273
20 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 2	14 8		15,022		1,117	308		7,349		149		206		149
22 do	Escanaba	918	201	35 10	20 10	13 8	13 8				1,272					126				126
25 do	W. J. Averill	1,425	263	36 6	16 5	14 6	14 9		28,907		606	355		10,072				282		
28 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 2	15 1		15,934		1,077	423				347				347
29 do	John Rugee	950	216	35 0	18 0	13 7	14 1				1,376					127				127
29 do	Denver	1,029	222	37 0	19 0	14 4	14 6		53,833					8,399				236		
								38,296	3,062,087	100,273	31,694	20,167	4,152	482,802	13,319	4,369	125	13,547	374	4,369

NAVIRES AMÉRICAINS—A VOILES.

30 avril	Baltic	870	202	34 11	16 10	14 11	15 1	64,987					6,798				204			
7 oct.	R. P. Bruce	693	196·6	33 0	13 6	14 1	14 2	44,600					1,423				43			
								109,587					8,221				247			

J—Tableau des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.	Trajet		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.			De	A		
1891.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	P. pcs.			cts.	H. M.
14 nov.	Myles	35,818	....	....	....	1,075	....	....	....	....	1,075	13 3	Ft-William.	Kingston.	2	2 15

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Blé (Boiss.)	Maïs (Boiss.)	Seigle (Boiss.)	Avoine (Ton'x.)	Blé (Ton'x)	Maïs (Ton'x.)	Seigle (Ton'x)	Avoine (Ton'x.)	Fret roulant (Ton'x.)	Cargaisons totales (Ton'x.)	Tirant d'eau (P. pcs.)	De	A	Coût (cts.)	Temps (H. M.)
27 avril.	Gov. Smith	....	61,629	....	....	....	1,726	....	....	26	1,752	13 7	Chicago	Ogdensburg.	2	5 0
28 do	H. R. James	....	33,282	....	320	....	932	....	320	441	1,693	13 10	do	do	2	5 0
29 do	A. McVittie	....	57,305	....	....	....	1,605	....	....	113	1,718	13 7	do	do	2	6 0
5 mai.	W. J. Averill	....	43,858	....	....	....	1,229	....	....	317	1,546	13 11	do	do	2	3 0
8 do	J. R. Langdon	....	31,425	....	548	....	880	....	548	298	1,726	13 8	do	do	2	3 0
11 do	W. A. Haskill	....	47,831	....	....	....	1,340	....	....	241	1,581	13 11	do	do	2	3 0
12 do	F. H. Prince	....	51,309	....	....	....	1,437	....	....	320	1,757	13 11	do	do	2	4 0
13 do	Gov. Smith	....	56,005	....	....	....	1,569	....	....	194	1,763	13 10	do	do	2	3 0
16 do	A. McVittie	....	27,718	....	383	....	777	....	383	516	1,676	13 10	do	do	2	3 15
20 do	H. R. James	....	38,061	....	320	....	1,066	....	320	297	1,683	13 10	do	do	2	4 15
22 do	Pueblo	....	52,553	....	....	....	1,472	....	....	....	1,472	13 7	do	Kingston	2	2 0
25 do	W. J. Averill	....	32,098	....	320	....	899	....	320	340	1,559	13 11	do	Ogdensburg.	2	2 15
30 do	W. A. Haskill	....	44,731	....	....	....	1,253	....	....	315	1,568	13 11	do	do	2	2 30
1er juin	Oregon	....	41,707	....	....	....	1,168	....	....	....	1,168	14 0	do	do	2	1 30
8 do	H. R. James	....	49,657	....	....	....	1,391	....	....	323	1,714	14 0	do	do	2	3 30
10 do	J. R. Langdon	....	43,325	....	....	....	1,214	....	....	489	1,703	13 8	do	do	2	3 15
13 do	W. J. Averill	....	25,408	....	....	....	712	....	....	858	1,570	14 0	do	do	2	2 30
19 do	W. A. Haskill	....	37,724	....	....	....	1,057	....	....	507	1,564	13 10	do	do	2	2 30
21 do	Gov. Smith	....	52,394	....	....	....	1,468	....	....	274	1,742	13 11	do	do	2	4 0
22 do	F. H. Prince	....	13,340	....	937	....	374	....	937	382	1,693	13 11	do	do	2	2 30
24 do	H. R. James	....	53,329	....	....	....	1,494	....	....	182	1,676	13 10	do	do	2	3 15
26 do	J. R. Langdon	....	51,743	....	....	....	1,449	....	....	297	1,746	13 8	do	do	2	3 30
28 do	A. McVittie	....	36,535	....	380	....	1,023	....	380	271	1,674	14 0	do	do	2	3 30
7 juillet	W. A. Haskill	....	50,527	....	....	....	1,415	....	....	147	1,562	13 11	do	do	2	3 0

12	do	F. H. Prince		41,488		369		1,162		369	134	1,665	13	6	do	do	2	1	15
13	do	Gov. Smith		16,974		903		476		903	352	1,731	13	11	do	do	2	2	30
22	do	A. McVittie		28,287		739		793		739	152	1,684	13	11	do	do	2	3	0
16	do	H. R. James		38,620				1,082			616	1,698	13	11	do	do	2	3	0
24	do	W. J. Averill		28,082		298		1,067		298	183	1,548	13	11	do	do	2	3	30
29	do	W. A. Haskill		12,107		771		340		771	430	1,541	13	11	do	do	2	1	30
31	do	Gov. Smith		56,314				1,577			141	1,718	13	11	do	do	2	3	0
4	août.	J. O. Ford		38,066				1,066				1,066	13	9	do	do	2	2	0
5	do	J. R. Langdon		49,850				1,396			311	1,707	13	7	do	do	2	3	30
8	do	A. McVittie		53,505				1,499			234	1,733	13	11	do	do	2	4	30
14	do	Denver		50,445				1,413				1,413	14	0	do	do	2	4	0
15	do	Jno. Rugee		50,644				1,419				1,419	14	0	do	do	2	3	0
18	do	F. H. Prince		43,477				1,218			562	1,780	13	11	do	do	2	3	30
20	do	Gov. Smith		32,686		296		916		296	508	1,720	13	9	do	do	2	2	0
23	do	H. R. James		32,210		294		902		294	466	1,662	13	9	do	do	2	3	10
25	do	J. R. Langdon				1,413				1,413	305	1,718	13	8	Chicago	Ogdensburg.	2	1	30
27	do	W. J. Averill		42,400				1,188			342	1,530	13	11	do	do	2	3	30
30	do	A. McVittie		9,631		1,392		270		1,392		1,662	13	10	do	do	2	4	30
2	sept.	W. A. Haskill				1,112				1,112	420	1,532	13	10	do	do	2	2	40
3	do	Jno. Rugee		50,555				1,416				1,416	14	0	do	do	2	3	0
6	do	Gov. Smith		45,226				1,267			455	1,722	13	11	do	do	2	3	0
7	do	F. H. Prince		47,032				1,317			404	1,721	13	11	do	do	2	3	15
9	do	H. R. James		13,149		1,328		369		1,328		1,697	13	11	do	do	2	3	15
12	do	J. R. Langdon		48,647		366		1,363		366		1,729	13	9	do	do	2	3	15
14	do	W. J. Averill		26,753		561		750		561	251	1.562	13	11	do	do	2	3	30
15	do	A. McVittie		28,988		913		812		913		1,725	14	0	do	do	2	4	0
22	do	W. A. Haskill		30,213		385		846		385	319	1,550	13	11	do	do	2	4	30
22	do	J. O. Ford			36,731				1,029			1,029	13	9	do	Kingston.	2	2	30
23	do	John Rugee			50,223				1,407			1,407	13	10	do	do	2	3	0
24	do	Gov. Smith		39,067		321		1,094		321	266	1,681	13	10	do	Ogdensburg.	2	4	0
28	do	F. H. Prince		27,370		606		767		606	372	1,745	13	11	do	do	2	4	0
30	do	H. R. James		47,928				1,342			319	1,661	13	8	do	do	2	6	0
1er	oct.	J. R. Langdon		49,515				1,387			285	1,672	13	6	do	do	2	5	30
5	do	A. McVittie		14,702		1,237		412		1,237	63	1,712	13	10	do	do	2	4	30
7	do	Waverley	34,144				1,025					1,025	13	11	Duluth.	Kingston.	2	3	0
9	do	W. J. Averill		21,505		663		603		663	287	1,553	13	9	Chicago	Ogdensburg.	2	4	30
12	do	W. A. Haskill		39,624				1,110			425	1,535	13	8	do	do	2	4	0
15	do	Gov. Smith		16,000		883		448		883	368	1,699	13	11	do	do	2	6	0
20	do	H. R. James		39,685				1,112			564	1,676	13	9	do	do	2	6	30
22	do	J. R. Langdon		49,238				1,379			306	1,685	13	7	do	do	2	6	35
25	do	A. McVittie		14,875		815		417		815	373	1,605	13	6	do	do	2	6	0
29	do	W. J. Averill		52,286				1,464			105	1,569	13	11	do	do	2	4	40
5	nov.	Gov. Smith		26,723		535		749		535	270	1,554	13	1	do	do	2	6	15
7	do	W. A. Haskill				1,166				1,166	266	1,432	13	4	do	do	2	5	30
9	do	F. H. Prince		31,611		311		886		311	376	1,573	13	2	do	do	2	6	15
11	do	H. R. James				1,219				1,219	366	1,585	13	5	do	do	2	3	15
12	do	Samuel Marsdall		40,767				1,142				1,142	13	4	do	Oswego	2	1	15
15	do	J. R. Langdon		21,670		522		607		522	337	1,466	12	8	do	Ogdensburg.	2	5	30
20	do	A. McVittie		7,673		968		215		968	308	1,491	13	1	do	do	2	4	30
22	do	Escanaba				1,146				1,146		1,146	13	1	do	do	2	1	30

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—*Fin.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par ce canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret roulant.			De	À		
1891.		Boisˢ.	Boisseaux.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			Cts.	H. M.
25 nov..	W. J. Averill.....	......	18,835	....	606	......	528	.....	606	355	1,489	13 5	Chicago	Ogdensburg.	2	4 30
28 do	Gov. Smith	......	15,934	....	730	...	447	.....	730	423	1,600	13 5	do ...	do ..	2	5 30
29 do	John Rugee.......	......	....	....	1,249	.....	.....	...	1,249	....	1,249	13 3	do ...	do ..	2	2 45
29 do	Denver........	....	45,434	....	....	.....	1,273	....	....	....	1,273	13 5	do	do ..	2	5 30
		34,144	2,579,285	86,954	27,325	1,025	72,256	2,436	27,325	20,167	123,209	....				

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret roulant.	Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	De	À	Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
30 avril.	Baltic...	58,189	....	....	......	1,746	....	... ..	....	....	1,746	13 11	Chicago	Ogdensburg.	2	5 0
7 oct...	R. P. Bruce.......	43,177	....	....	....	1,296	....	.. .	....	.. ..	1,296	13 11	Duluth.	Kingston. ..	2	4 0
		101,366	... .	....	....	3,042	....	.....	....	....	3,042	....				

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, février 1892.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.											
Fer, en gueuse	858	459									371
do tout autre		9	5		7	15		418			
Pierre, pour la taille	233	2									
Pommes		1			513	49	33				
Orge		259		38							
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324
Farines, toutes sortes			1,188		16	125	87	100	148	222	67
Avoine				872					320	479	
Pois			726	433	11	608	362				390
Seigle		1,269	518	477					1,284	1,120	64,978
Graines, toutes sortes		37	2		42	33		12	3	2	2
Tabac, brut		1				25					1
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785
Tous autres produits agricoles, légumes		1			1		17		798	3	2
Peaux vertes et salées, cornes et sabots			77								
Chevaux		1			2	1	1	2	2	3	2
Saindoux et huile de saindoux	361	206	6			22		54			100
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201
Tous autres produits agricoles, animaux					4	68	29	39	32	117	
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762
Classe 4.											
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2		1	2
Verre, de toutes sortes	47	6	1					3		1	1
Mélasse		18	43			28					
Clous				1			1				
Huile		425		78	7	6	14		4	6	
Peinture		4				1					
Poix et goudron		1									

65

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 4—Fin											
Sucre			2				15				
Pierre, brute	291	484	269	317			12				
Térébenthine		2		1							
Whisky, bière et autres spiritueux		25	35			8		3	20	26	105
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426
Classe 5.											
66 Barils, vides	1	3		37	128	6	88	40			
Bois de service, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139			
do Indes Occidentales et pipes	1,198	1,130	451	863		287	131	1,623	270		
Bois de construction, carré, sur navires	3,227	1,574	290		639	1,330					
do do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25		1	
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588
Classe spéciale.											
Houille		75									
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887 1888, 1889, 1890 et 1891.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.											
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469
Ciment et chaux hydraulique	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380
Argile, chaux et sable	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8	206
Poisson	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26	7
Gypse	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855
do en gueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112
do tout autre	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391
Pierre, pour la taille	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	12	.....
Fleur de farine	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....
Farines	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....
Avoine	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19	.....	52
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....	72	.....
Lard	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....
Laine	.....	3	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	13	2
Tous autres articles non énumérés	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	.....	1	2
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071
Classe 4.											
Cendre, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....	10	31
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11	251
Bois de teinture, etc	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....	.....
Meubles	3	4	4	1	.....	9	1	1	.....	.....	1
Verre, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30
Manille	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....	.....	.....
Mélasse	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.											
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560
Huile en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61
Poix et goudron	1	....	50	1	....	5	1	....	....	13	22
Résine	....	11	21	....	....	....	....	....	....	1	....
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377
Acier	29	....	3	142	....	1	423	3	3	1	....
Pierre brute	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23
Térébenthine	....	....	1	1	....	1	1	1	1	2	....
Blanc de plomb	....	14	....	3	....	3	4	2	4	19	3
Blanc de céruse	10	5	19	....	9	....	7	....	33	34	50
Whisky, bière, etc	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989
Classe 5.											
Barils vides	40	130	179	....	....	227	....	....	2	....	....
Bois de service, scié, sur navires	....	175	318	....	....	....	....	....	....	....	....
Articles en bois	26	23	....	3	2	....	....	....	....	....	....
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227	....	....	2	....	....
Classe spéciale.											
Houille	....	....	40	28	....	....	....	....	....	....	....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060

M — TABLEAU indiquant la quantité du fret passée à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans la saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891.

ARTICLES.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.												
Briques	22		3				41				4	
Ciment et chaux hydraulique			2				31		4			
Poisson				1				2				1
Fer, chemin de fer				142								
do tout autre		79	114	90	40		45			520	1	10
Sel				8			1					494
Pierre, pour la taille	258			38	15							
Pommes		1	8									
Orge			537	735				1,709	2		6,519	8,113
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494
Fleur de farine			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802
Foin, pressé					13							
Farines, de toutes sortes			5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096
Tourteaux oléagineux				1								
Avoine	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823
Pommes de terre			1							1	1	
Seigle			684						179			
Graines, de toutes sortes		16		662	511		236	44	48	151	135	256
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097
Produits agricoles, légumes			5	3			2	2			14	42
Peaux vertes et salées, etc				60	73		414	170	39			
Chevaux			1	6	6		1	2		1	1	3
Saindoux et huile de saindoux				5	7		13	14	19	32	30	10
Viandes, autres que le lard			1	12	4		1	18	14	3	15	2
Lard			1	163			106	108	19	21	88	73
Moutons					1							
Laine				95			1,125	86	18	452		1,237
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553
Classe 4.												
Instruments aratoires		3		1				9				
Poterie et faïencerie		4	1	1					1	1		
Meubles			15	25	16		21	24	30	30	21	7

M.—TABLEAU indiquant la quantité du fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.												
Verrerie, de toutes sortes			66		1		2					1
Clous		102	7	51	26		4					
Huile, en barils			995	206	255		6	8				1
Peinture			3	6							3	
Cendre de soude			7									
Acier			1						3			
Pierre brute	192	29	33	87	7		38			2		
Blanc de plomb		2	6	5							1	
Whisky, bière et tous aut. spirit.	14		12	156	26		21	63	151	190	228	167
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041
Classe 5.												
Bois de service, scié, sur navire	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504
Cercles				26								
Bardeaux	9		9	9	76	111	463		6	51		
Douves, saloirs				25					82			
Articles en bois, etc.	1	4	43	30	11		2	26	141	333	8	4
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508
Classe spéciale.												
	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382
Houille										1,681	18	
Cryolithe											1,620	1,773
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur cargaison de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	480	....	480
do do	653	148	505
do do	501	....	501
do "Alma Munroe"	662	237	425
do do	600	198	402
do do	661	252	409
do "Canada"	547	215	332
do do	549	216	333
do do	549	246	303
do do	540	246	294
do do	528	233	295
do "Celtic"	510	232	278
do do	520	....	301
do do	525	232	293
do do	519	224	295
do do	515	223	292
do do	486	277	209
do "Cuba"	570	135	435
do do	563	157	406
do "Glengarry"	648	312	336
do "Lake Michigan"	511	210	301
do do	540	221	319
do do	525	219	306
do do	374	211	163
Navire à voiles canadien "Glenora"	1,396	751	645
do do	1,401	747	654
do "John Gaskin"	1,090	447	643
Total	16,963	6,589	10,155

Nombre de cargaisons de blé	27	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	16,963	tonneaux.
do transbordée à Kingston	6,589	"
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	10,155	"
do restant à Kingston	219	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs et de pois, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	620	142	478
do do	495	156	339
do "Alma Munroe"	560	222	338
do do	476	196	280
do "Celtic"	476	184	292
do "Cuba"	569	174	345
do do	460	....	460
do do	505	234	271
Total	4,161	1,308	2,803
POIS.			
Vapeur canadien "Lake Michigan"	390	137	253

Nombre de cargaisons de maïs 8
Quantité passée par le canal Welland à Kingston .... 4,161 tonneaux.
do transbordée à Kingston .... 1,308 do
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston .... 2,803 do

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de seigle, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1891.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Alma Munroe"	483	190	293
do do	667	270	397
do "Canada"	503	199	304
do "Celtic"	504	224	280
do "Cuba"	585	260	325
do do	609	193	416
do do	560	182	378
do "Lake Michigan"	492	210	282
do do	504	204	300
do do	484	204	280
do do	713	252	461
Total	6,104	2,388	3,716

Nombre de cargaisons de seigle 11
Quantité passée par le canal Welland à Kingston .... 6,104 tonneaux.
do transbordée à Kingston .... 2,388 do
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston .... 3,716 do

Récapitulation du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1891.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	27	
Maïs	8	
Pois	1	
Seigle	11	
Total		47
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	16,963	
do maïs do do	4,161	
do pois do do	390	
do seigle do do	6,104	
Total passé par le canal Welland		27,618
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé	6,589	
Maïs	1,308	
Pois	137	
Seigle	2,388	
Total transbordé		10,422
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	10,155	
Maïs	2,803	
Pois	253	
Seigle	3,716	
Total de la quantité à Montréal		16,927
Quantité restant à Kingston		269
Total		27,618

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeur et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	129	48,836	80	38,397	54	35,100	23	12,734	286	135,067
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
Maïs		20,283		10,484		20,752		5,807		57,326
Pois		390		....		....		....		390
Seigle		30,071		12,496		16,361		7,343		66,271
Blé		60,723		56,217		28,325		11,565		156,830
		111,467		79,197		65,438		24,715		280,817

	Tonneaux.
129 cargaisons sur les vapeurs canadiens ; quantité totale	111,467
80 do do voiliers do do	79,197
54 do do vapeurs américains ; do	65,438
23 do do voiliers do do	24,715

P.—Quantité totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1891.

Sommaire.		Tonneaux.	Total, tonneaux.
Vapeurs canadiens, 129 cargaisons de grain		111,467	
Voiliers do 80 do		79,197	
Total, navires canadiens		....	190,664
Vapeurs américains, 54 cargaisons de grain		65,438	
Voiliers do 23 do		24,715	
Total, navires américains		....	90,153
Total, navires canadiens et américains		....	280,817
Distribué comme suit :—			
3 cargaisons transportées à Montréal dans des navires canadiens sans transb.		....	1,441
44 do arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne		26,177	
Transbordé		10,422	
Quantité transportée à Montreal sans transbordement à Kingston		....	15,755
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit:			
162 cargaisons dans des navires canadiens	163,046		
77 do do américains	90,153		
Quantité moyenne déchargée		253,199	
Quantité transbordée à Montréal		249,233	
Total, quantité transbordée à Montréal		....	259,655
Transbordée à Cardinal	2,725		
Restant à Kingston	1,241		3,966
Total		....	280,817

Q.—État comparatif de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1890 et 1891.

	1890.		1891.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	203	184,275	209	190,664
do do do américains	35	35,560	77	90,153
Total	238	219,835	286	280,817
Quantite transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal	....	185,170	....	259,655
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	....	27,497	....	17,196
Quantité transportée à Montréal par chemins de fer	....	972	....	... .
Quantité restant à Kingston	....	1,089	....	1,241
Quantité transbordée à Cardinal	....	5,107	.... ..	2,725
Total	....	219,835	....	280,817

3 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1891, contre 3 en 1890.
44 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1891, contre 63 en 1890.
239 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1891, contre 172 en 1890.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1885 à 1891 inclusivement, et quantité exportée pour la même période.

Années.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total reçu à Montreal.	Expédié par le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884	297,326	528,032	825,358	246,643
1885	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887	341,568	452,748	794,316	509,010
1888	123,213	542,007	665,220	70,809
1889	119,958	812,750	932,708	88,910
1890	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380
1891	102,162	1,616,004	1,718,166	791,691

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1891 inclusivement, et montant de péages perçus sur cette houille.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ cts.
1885	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
*1891	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891 étant 20 centins par tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

RELEVÉ de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1891, à bord des navires du Canada et des Etats-Unis.

Année.	Quantité transportée dans des navires canadiens.		Quantité transportée dans des navires américains.		Quantitée totale transportée dans des navires canadiens et américains.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1885	17,764	3,552 80	18,560	3,712 00	36,324	7,264 80
1886	43,477	8,695 40	11,647	2,329 40	55,124	11,024 80
1887	25,023	5,004 60	2,208	421 60	27,131	5,426 20
1888	23,853	4,770 60	4,208	841 60	28,061	5,612 20
1889	24,679	4,935 80	2,376	475 20	27,055	5,411 00
1890	22,781	2,365 60	615	61 50	23,396	2,427 10
1891	20,546	4,109 20	3,851	670 20	24,397	4,879 40

T.—ETAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1891, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1891, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	3	3
do do animaux	.....	6	.....
Instruments aratoires	.....	.....	1
Orge	.....	.....	735
Houille	.....	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	.....	.....	1
Poisson	.....	.....	1
Fleur de farine	5,089	.....	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	.....
Chevaux	.....	.....	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	.....	.....	142
do tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard	.....	2	12
Manille	.....	.....	4
Mélasse	43	4	1
Clous	.....	.....	51
Avoine	.....	.....	731
Huile, en barils	.....	300	206
Tourteaux oléagineux	.....	.....	1
Pois	726	.....	.....
Lard	212	13	163
Peinture	.....	.....	6
Guénilles	.....	.....	271
Seigle	518	.....	.....
Sel	.....	.....	8
Pierre, pour la taille	.....	2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2	.....	662
Acier	1	.....	.....
Sucre	2	.....	.....
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut	.....	5	.....
Suif	.....	2	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	.....	.....	5
Laine	.....	.....	95
Toutes autres marchandises, non énumérées	52	109	665
Barils, vides	.....	4	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Cercles	.....	.....	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils	.....	31	.....
do pipes	2,024	2,738	.....
do Indes occidentales	451	1,946	.....
Douves, saloirs	.....	.....	25
Bardeaux	.....	.....	9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	1	.....
Bois de construction, carré	2,604	74,329	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	......
Produits agricoles, non énumérés, légumes	......	7	......
do do animal	......	2	......
Instruments aratoires	......	9	......
Orge	38	52	......
Houille	......	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,552	53,707
Bestiaux	......	1	......
Poisson	......	13	......
Fleur de farine	9,659	......	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes	......	10	1
Foin, pressé	......	......	13
Chevaux	......	2	6
Peaux vertes et salées, etc	......	......	73
Fer, tout autre	......	8	40
Cryolithe et min. chim., et autre minerai, excep. le fer	......	10	......
Saindoux et huile de saindoux	......	2	7
Farines, de toutes sortes	......	5	8,170
Viandes, autres que le lard	......	28	4
Marbre	......	......	1
Clous	1	......	26
Avoine	872	......	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	......	......
Lard	318	......	......
Seigle	477	......	......
Sel	......	364	......
Pierre, pour la taille	......	2,059	15
do impropre à la taille	317	190	7
Graines, de toutes sortes	......	111	511
Mouton	......	......	1
Spiritueux, bière, etc	......	11	26
Térébenthine	1	......	......
Blé	84,822	2,549	40,975
Marchandises, non éuumérées	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	......	930	......
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	......	22	......
do pipes	200	487	......
do Indes occidentales	863	406	......
Bardeaux	......	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	......
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.—Etat comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97		
Pommes	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1		
do do animaux	2		
Orge			228
Houille		31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1		
Fleur de farine	2,874		124
Meubles	5	11	
Chevaux	2	1	
Fer, en gueuse		100	
Fer, tout autre	7		
Minerai de fer			987
Saindoux et huile de saindoux		2	
Farines, de toutes sortes	16		
Avoine			882
Huile, en barils	7	568	
Pois	11		
Peinture		68	
Lard	30		
Sel		407	
Pierre, pour la taille		3,749	
do ouvrée		8	
Graines, de toutes sortes	42	10	
Spiritueux, bière, etc		25	
Suif	2	4	
Blé	52,157	2,003	53,235
Tous autres articles et marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	
Bois de chauffage, sur navires		540	
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	
Bardeaux			111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	
Articles en bois	76		
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	....	....
Produits agricoles non énumérés, légumes	....	1	1
Briques	....	....	41
Ciment et chaux hydraulique	....	....	26
Houille	....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934	....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	....	....	2
Chevaux	1	....	1
Peaux vertes et salées, etc	....	....	414
Fer, en gueuse	....	617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	....	2	....
Mélasse	28	7	....
Clous	....	....	4
Avoine	....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	....	....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	....
Guénilles	....	....	13
Sel	....	29	1
Pierre, pour la taille	....	4,314	....
do brute	....	103	38
Graines de toutes sortes	33	3	236
Sucre	....	....	3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25	....	....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	....	....	1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	....
Flottes	....	20	....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc	....	22	....
Douves et fonds, barils	....	57	....
do pipes	332	339	....
do Indes occidentales	287	444	....
Bardeaux	....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	....
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports americains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	....	....
Pommes	33	....	....
Produits agricoles non énumérés, légumes	....	....	2
Instruments aratoires	....	....	9
Orge	....	....	1,709
Houille	....	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	....	....	2
Fleur de farine	6,140	....	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc	....	....	170
Fer, en gueuse	....	1,137	....
do tout autre	....	7	....
Saindoux et huile de saindoux	....	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	....	....
Avoine	....	....	12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17	....	....
Pois	362	....	....
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	....	3,531	....
do brute	12	543	....
Graines	....	4	44
Sucre	15	....	1
Spiritueux	....	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	....	....	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	....	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils	....	27	....
do pipes	184	....	....
do Indes occidentales	131	838	....
Bois de construction, carré	14,390	21,351	....
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 28 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Fleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verre, toutes sortes	3	2	
Foin pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Chiffons			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do brute		126	
Graines, toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	
Articles en bois, etc	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 20 avril 1888.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue aux ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	....
Houille	....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	....	1	1
Poisson	....	5	....
Fleur de farine	6,841	....	5,017
Meubles	....	4	30
Chevaux	2	....	1
Fer, en gueuse	....	613	....
do tout autre	....	....	520
Saindoux et huile de saindoux	....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	....	....	88
Avoine	320	....	27,492
Huile, en barils	4	2	....
Tourteaux oléagineux	798	....	....
Pommes de terre	....	....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	....
Sel	....	316	....
Pierre, pour la taille	....	6,784	....
do brute	....	11	2
do impropre à la taille	....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	....	151
Spiritueux, bière, etc	20	8	190
Suif	....	....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	....	....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	....	....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	....	220	....
Traverses de chemins de fer	....	852	....
Billots	....	....	158
Douves et fonds, barils	....	4	....
do pipes	202	304	....
do Indes occidentales	68	559	....
Bardeaux	....	....	51
Piquets	....	17	....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	....	....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70		
Tous autres produits, animaux	14		
do légumes	1		
Orge			6,519
Briques			4
Houille		22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49		
Fleur de farine	3,065		9,204
Meubles	1	1	21
Verrerie, de toutes sortes	1		
Chevaux	3		1
Fer, tout autre			1
Cryolithe		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux		5	30
Farines	222		20,482
Viandes			15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6		
Tourteaux oléagineux	2		
Peinture			3
Pois			14
Lard	221	19	88
Pommes de terre			1
Seigle	1,120	1	
Sel		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
do brute		639	18
Graines, de toutes sortes	2		135
Spiritueux, etc	26		228
Suif	54		
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb			1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides			7
Bois de chauffage, sur navires		1,398	
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384		
Douves et fonds, pipes		187	
do Indes occidentales		36	
Bardeaux			14
Bois de construction, carré, sur navires		73,112	
do en radeaux		17,683	
Articles en bois	1		1
	219,539	144,300	327,833
Maïs 16,033			
Avoine 400			
	16,433		*16,433
Total	235,972	144,300	311,400

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés du conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

—	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209

* De cette quantité de grain 16,433 tonneaux ont été transbordés à Montréal pour 1890; et 17,817 tonneaux pour 1891.

ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1891.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40		
Produits agricoles	2		42
Orge			8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille		20,698	1,382
Fleur de farine	3 324		6,802
Poisson			1
Meubles	2	2	7
Verrerie	1		1
Chevaux	2	2	3
Foin		21	
Fer, en gueuse	371	128	
do tout autre		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67		26,096
Viandes, autres que le lard		1	2
Mélasse		20	18
Avoine			52,823
Huile			1
Pois	390		
Lard	201		73
Guénilles			60
Seigle	64,978	969	
Graines, de toutes sortes	2		256
Sel		1,861	494
Pierre, pour la taille		6,602	
do ouvrée		7	
Tabac	1		
Suif		9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes		8	
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine			1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe		1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917		
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680		
Barils		14,638	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs ... 12,169			
Blé ... 5,648			
	17,817		*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur e canal Welland, sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et (pour exportation) l'avoine, à destination de Montréal et autres ports à l'est de Montréal, par A. C. du 25 mars 1891.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53,707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9.881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,401	81,901
Total	235,972	144,300	327,833
1891.			
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal	+ 17,817	.....	— 17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

CANAUX—

ÉTAT COMPARATIF pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland, 1890				17,294 68	27,935 15
do 1891	205 00			6,519 99	28,972 97
Augmentation	205 00				1,037 82
Diminution				10,774 69	
Canaux du Saint-Laurent, 1890	52 60			667 03	8,103 19
do 1891	15 52			201 50	8,151 22
Augmentation					48 03
Diminution	37 08			465 53	
Canal Chambly, 1890				7 45	1,140 30
do 1891					3,310 07
Augmentation					2,169 77
Diminution				7 45	
Canal Rideau, 1890	2 00				896 36
do 1891				41 14	609 33
Augmentation				41 14	
Diminution	2 00				287 03
Canaux de l'Ottawa, 1890				570 00	8,676 26
do 1891				541 88	8,064 90
Augmentation					
Diminution				28 12	611 36
Canal Saint-Pierre, 1890	3 79			60 17	275 37
do 1891				28 89	154 70
Augmentation					
Diminution	3 79			31 28	120 67
Canal de la Trent, 1890				10 61	51 06
do 1891				2 70	71 53
Augmentation					20 47
Diminution				7 91	
Canal Murray, 1890					106 64
do 1891				13 52	54 85
Augmentation				13 52	
Diminution					51 79
Total, augmentation	162 13				2,205 24
Total, diminution				11,260 32	

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1890, $41,635.46 ; revenu actuel, $306,424.05.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1891, $49,834.98 ; revenu actuel, $300,516.99.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1890 et 1891.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
25,323 04	29,219 82	25,407 30	27,792 97	21,998 15	19,682 69	15 12	194,668 92
28,772 52	25,662 27	31,879 90	33,200 17	29,979 75	14,234 57	976 16	200,403 30
3,449 48		6,472 60	5,407 20	7 981 60		961 04	5,734 38
	3,557 55				5,448 12		
10,541 08	12,570 66	14,050 70	12,741 35	11,611 53	6,882 11	70 41	77,290 66
13,629 48	15,732 89	12,600 99	10,688 44	10,892 53	8,640 03	101 37	80,653 97
3,088 40	3,162 23				1,757 92	30 96	3,363 31
		1,449 71	2,052 91	719 00			
3,186 29	2,422 48	2,843 64	3,533 65	3,423 79	1,627 15		18,184 75
3,026 21	3,176 19	2,746 49	2,180 91	3,197 81	1,897 20		19,534 88
	753 71				270 05		1,350 13
160 08		97 15	1,352 74	225 98			
1,039 30	1,229 55	934 90	886 50	868 18	430 82	1 16	6,288 77
1,151 39	1,145 24	966 88	819 04	901 42	508 61	2 84	6,145 89
112 09		31 98		33 24	77 79	1 68	
	84 31		67 46				142 88
7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		48,252 36
6,938 18	6,898 19	5,422 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,458 39
						1 00	
464 13	2,040 95	1,709 62	799 34	1,422 33	719 12		7,793 97
170 40	203 26	203 18	440 84	301 75	217 51	43 65	1,919 92
112 98	102 35	111 36	286 05	438 40	383 37	163 66	1,781 76
				136 65	165 86	120 01	
57 42	100 91	91 82	154 79				138 16
110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		708 94
119 95	129 86	139 60	125 24	95 05	19 80		703 73
9 61	4 90	6 70	1 79				
				18 57	22 20		5 21
131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28		670 05
4 10	38 16	25 88					
			20 67	31 12	15 06	38 16	75 14
5,982 05		3,188 86	961 08	5,734 49		1,076 53	2,292 46
	1,824 72				3,932 88		

Total pour l'année 1890	348,059 51
Total pour l'année 1891	350,351 97

ETAT COMPARATIF indiquant les quantités de grain et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1890 et 1891.

	Grains.							Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	* Tous autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1890	14,509	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876	60,398	581,286
do 1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042	64,887	617,244
Augmentation	....	80,656	....	....	25,231	64,339	7,166	4,489	35,958
Diminution	992	....	142,214	2,717	....	....	....	....	....
Canaux du Saint-Laurent, 1890	6,865	101,420	161,720	1,569	4,507	4,376	31,448	43,437	355,342
do 1891	8,123	190,843	67,603	17,606	8,923	66,917	42,730	48,322	451,067
Augmentation	1,258	89,423	....	16,037	4,416	62,541	11,282	4,885	95,725
Diminution	....	....	94,117	....	....	....	....	....	....
Canal Chambly, 1890	207	45	7	496	632	....	562	83,183	85,132
do 1891	228	....	....	842	1,239	....	2,474	97,561	102,344
Augmentation	21	....	....	346	607	....	1,912	14,378	17,212
Diminution	....	45	7	....	....	....	....	....	....
Canal Rideau, 1890	487	191	35	101	91	107	342	38,651	40,005
do 1891	690	290	22	373	124	170	437	38,524	40,630
Augmentation	203	99	....	272	33	63	95	....	625
Diminution	....	....	13	....	....	....	....	127	....
Canaux de l'Ottawa, 1890	19	44	....	119	1,378	20	2,139	531,076	534,795
do 1891	112	18	....	150	1,038	....	3,275	424,116	428,709

Augmentation	93			31			1,136		
Diminution		26			340	20		106,960	106,086
Canal Saint-Pierre, 1890	1,629							2,567	4,196
do 1891	1,299							2,827	4,126
Augmentation								260	
Diminution	330								70
Canaux du district de Newcastle, 1890	43							347	390
do 1891	25							794	819
Augmentation								447	429
Diminution	18								
Canal Murray, 1890	60	384		1,070		454	1,092	621	3,681
do 1891	14	816	3	756	17	527	519	834	3,486
Augmentation		432	3		17	73		213	
Diminution	46			314			573		195
Total, augmentation	189	170,539		13,655	29,964	126,996	21,018		43,598
Total, diminution			236,348					82,415	

Total pour l'année 1890	1,604,827
Total pour l'année 1891	1,648,425

*Comprenant les pommes, farines, pois et pommes de terre.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	......	5	......	......	......	......	......	35	......	40	40	......	8 00	8 00
Pommes	......	1,101	103	......	19	......	......	......	122	1,101	1,223	6 43	27 55	33 98
Produits agricoles, non énumérés, légumes	......	......	......	400	......	42	......	2	......	444	444	......	28 80	28 80
Produits agricoles, non énumérés, animaux	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Instruments aratoires	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Orge	......	......	......	......	......	8,113	......	......	......	8,113	8,113	......	1,622 60	1,622 60
Briques	18	......	31	......	......	......	......	......	49	......	49	5 52	......	5 52
Os	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Soufre	......	......	......	......	66	......	......	......	66	......	66	9 90	......	9 90
Ciment et chaux hydraulique	......	......	......	5	413	......	......	......	413	5	418	61 95	0 63	62 58
Argile, chaux et sable	70	......	......	......	......	......	......	......	70	......	70	5 25	......	5 25
Houille	......	......	......	......	185,190	1,382	17,374	20,698	202,564	22,080	224,644	40,512 20	4,416 00	44,928 20
Maïs	......	......	3	......	......	127,494	......	57,683	3	185,177	185,180	0 45	37,035 40	37,035 85
Bestiaux	1	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	0 02	......	0 02
Coton, brut	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Faïencerie et poterie	5	......	......	......	......	......	......	......	5	......	5	0 10	......	0 10
Bois de teint. et mat. tinctor.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Poisson	35	......	35	......	234	1	......	......	304	1	305	40 36	0 20	40 56
Lin et chanvre	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Fleur de farine	......	4,524	......	......	......	6,802	......	2,191	......	13,517	13,517	......	1,911 76	1,911 76
Meubles	......	1	9	......	2	7	......	4	11	12	23	1 65	2 23	3 88
Gypse	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Verrerie, de toutes sortes	1	......	29	......	......	1	......	1	30	2	32	4 37	0 40	4 77
Foin, pressé	100	21	......	......	......	......	......	......	100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Chevaux	50	7	2	......	1	3	......	4	53	14	67	1 45	1 57	3 02
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	......	......	......	......	87	......	......	......	87	......	87	13 05	......	13 05
Glace	......	......	350	......	800	......	......	......	1,150	......	1,150	57 50	......	57 50

Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05
do en gueuse								499		499	499		99 80	99 80
do tout autre	3	1,052	228		282	10	35		548	1,062	1,610	81 81	209 50	291 31
Cryolithe ou minerai chimiq., et autre minerai, excep. le fer						1,773		1,098		2,871	2,871		143 55	143 55
Saindoux et huile de saindoux						10		116		126	126		25 20	25 20
Farines, de toutes sortes		1				26,096		67		26,164	26,164		5,232 70	5,232 70
Viandes, autres que le lard			16			2		1	16	3	19	2 40	0 60	3 00
Marbre					3,556				3,556		3,556	533 40		533 40
Manille					139				139		139	20 85		20 85
Mélasse			2		45	18		20	47	38	85	7 05	7 60	14 65
Clous	66		63						129		129	12 40		12 40
Avoine		136				52,823				52,959	52,959		10,591 80	10,591 80
Huile, en barils	6		2		47	1			55	1	56	7 47	0 20	7 67
Tourteaux oléagineux														
Pois		390		240						630	630		102 00	102 00
Pommes de terre	13		12						25		25	2 33		2 33
Lard			2			73		201	2	274	276	0 30	54 80	55 10
Peinture	8		5		131				144		144	20 56		20 56
Poix et goudron					264				264		264	39 60		39 60
Guénilles						60				60	60		12 00	12 00
Seigle	337		480					65,071	817	65,071	65,888	122 55	13,014 20	13,136 75
Résine														
Sel		1,861	1		211	494			212	2,355	2,567	31 80	471 00	502 80
Pierre, pour la taille		251						6,351		6,602	6,602		1,320 40	1,320 40
do ouvrée			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
do impropre à la taille, non ouvrée					2,813				2,813		2,813	281 30		281 30
Graines, de toutes sortes						256		2		258	258		51 60	51 60
Moutons														
Cendre de soude	2				97				99		99	14 59		14 59
Acier					6,220				6,220		6,220	933 00		933 00
Sucre	182		9		202				393		393	35 08		35 08
Spiritueux, bière, etc	3	119	14			167		43	17	329	346	2 16	65 80	67 96
Tabac (brut)		1								1	1		0 20	0 20
Suif					60	8		9	60	17	77	9 00	3 40	12 40
Etain	3				243				246		246	36 51		36 51
Térébenthine														
Blé	2,332	34,503		590		32,097		129,136	2,332	196,326	198,658	43 79	39,049 05	39,092 84
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse														
Laine					6	1,237			6	1,237	1,243	0 90	247 40	248 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,069	312	398		46,355	1,779		289	47,822	2,380	50,202	7,050 73	421 34	7,472 07
Ecorce														
Barils, vides			43		49	4			92	4	96	18 78	0 78	19 56
Courbes pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75
Bois de chauffage, sur navires	1,434	7,032	720						2,154	7,032	9,186	60 33	347 11	407 44
do en radeaux														

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires.		2,482	1,641	11,002		45,504		4,248	1,641	63,236	64,877	295 37	11,249 66	11,545 03
do en radeaux.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires.		63		264						327	327		28 03	28 03
do en radeaux.														
Billots de sciage	343	1,961		1,462					343	3,423	3,766	19 82	141 05	160 87
Douves et fonds, barils		155								155	155		12 40	12 40
do pipes								8		8	8		1 50	1 50
do Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		19								19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		2,116						18,238		20,354	20,354		3,049 94	3,049 94
do en rad.	245	17							245	17	262	14 13	2 36	16 49
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					11				11		11	4 40		4 40
Total, fret payant péages.	6,453	58,170	4,203	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	275,608	684,412	960,020	50,457 41	131,027 27	181,484 68
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles non énumérés, légumes			52						52		52			

Briques			469						469		469
Ciment et chaux hydraulique	686		1,694						2,380		2,380
Argile, chaux et sable			206						206		206
Faïencerie et poterie	77		174						251		251
Poisson			7						7		7
Lin et chanvre			1						1		1
Meubles	1								1		1
Verrerie, de toutes sortes			30						30		30
Fer, chemin de fer	2,855								2,855		2,855
do en gueuse			112						112		112
do tout autre	303		292						595		595
Viandes, autres que le lard			1						1		1
Clous	227		333						560		560
Huile, en barils	52		12						64		64
Peinture	8		53						61		61
Poix et goudron	6		16						22		22
Sel	327		4,064						4,391		4,391
Cendre de soude	38		339						377		377
Sucre	78		334						412		412
Spiritueux, bière, etc	75		219						294		294
Étain	1		22						23		23
Blanc de plomb			3						3		3
Blanc de céruse	1		49						50		50
Laine			2						2		2
Marchandises	227		583						810		810
Cryolithe, etc., en franchise, payant pleins péages sur le canal Rideau			544						544		544
Bois, en franchise, de Welland à Port-Robinson		389								389	389
Grand total, fret	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013

Total des péages sur navires	8,426 04	8,479 50	16,905 54
do passagers	204 02	229 64	433 66
do articles en franchise $2,153 96			
	59,087 47	139,736 41	198,823 88
Amendes et dommages			1,338 22
Autres recettes			241 20
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau $	59,087 47	139,736 41	200,403 30

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		5						35		40	40		8 00	8 00
Pommes			12		19				31		31	4 65		4 65
Produits agricoles, non énumérés, légumes						42		2		44	44		8 80	8 80
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge						8,113				8,113	8,113		1,622 60	1,622 60
Briques	4		31						35		35	5 25		5 25
Os														
Soufre					66				66		66	9 90		9 90
Ciment et chaux hydraulique					413				413		413	61 95		61 95
Argile, chaux et sable														
Houille					185,190	1,382	17,368	20,698	202,558	22,080	224,638	40,511 60	4,416 00	44,927 60
Maïs			3			127,494		57,683	3	185,177	185,180	0 45	37,035 40	37,035 85
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson					234	1			234	1	235	35 10	0 20	35 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine						6,802		2,191		8,993	8,993		1,798 60	1,798 60
Meubles			9		2	7		4	11	11	22	1 65	2 20	3 85
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes			29			1		1	29	2	31	4 35	0 40	4 75
Foin, pressé	100	21							100	21	121	15 00	4 20	19 20
Cochons														
Chevaux			2		1	3		4	3	7	10	0 45	1 40	1 85
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					87				87		87	13 05		13 05
Glace			350		800				1,150		1,150	57 50		57 50

Fer, chemin de fer	127								127		127	19 05		19 05
" en gueuse								499		499	499		99 80	99 80
" tout autre		1,036	228		282	10			510	1,046	1,556	76 50	209 25	285 70
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer						1,773		1,098		2,871	2,871		143 55	143 55
Saindoux et huile de saindoux						10		116		126	126		25 20	25 20
Farines, de toutes sortes						26,096		67		26,163	26,163		5,232 60	5,232 60
Viandes, autres que le lard			16			2		1	16	3	19	2 40	0 60	3 00
Marbre					3,556				3,556		3,556	533 40		533 40
Manille					139				139		139	20 85		20 85
Mélasse			2		45	18		20	47	38	85	7 05	7 60	14 65
Clous	13		63						76		76	11 40		11 40
Avoine						52,823				52,823	52,823		10,564 60	10,564 60
Huile (en barils)			2		47	1			49	1	50	7 35	0 20	7 55
Tourteaux oléagineux														
Pois		390								390	390		78 00	78 00
Pommes de terre			12						12		12	1 80		1 80
Lard			2			73		201	2	274	276	0 30	54 80	55 10
Peinture			5		131				136		136	20 40		20 40
Poix et goudron					264				264		264	39 60		39 60
Guénilles						60				60	60		12 00	12 00
Seigle	337		480					65,071	817	65,071	65,888	122 55	13,014 20	13,136 75
Résine														
Sel		1,861	1		211	494			212	2,355	2,567	31 80	471 00	502 80
Pierre, pour la taille		251						6,351		6,602	6,602		1,320 40	1,320 40
" ouvrée			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
" impropre à la taille, non ouvrée					2,813				2,813		2,813	281 30		281 30
Graines, de toutes sortes						256		2		258	258		51 60	51 60
Moutons														
Cendre de soude					97				97		97	14 55		14 55
Acier					6,220				6,220		6,220	933 00		933 00
Sucre			9		202				211		211	31 65		31 65
Spiritueux, bière, etc		119	14			167		43	14	329	343	2 10	65 80	67 90
Tabac, brut		1								1	1		0 20	0 20
Suif					60	8		9	60	17	77	9 00	3 40	12 40
Etain					243				243		243	36 45		36 45
Térébenthine														
Blé		32,163				32,097		128,710		192,970	192,970		38,594 00	38,594 00
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse														
Laine					6	1,237			6	1,237	1,243	0 90	247 40	248 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	99	5	398		46,355	1,779		279	46,852	2,063	48,915	7,027 80	412 60	7,440 40
Ecorce														
Barils, vides			43		49	4			92	4	96	18 78	0 78	19 56
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires		960	1,641	10,952		45,504		4,248	1,641	61,664	63,305	295 37	11,091 15	11,386 52
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires														
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" " pipes								8		8	8		1 50	1 50
" " Indes occid														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		2,080						18,238		20,318	20,318		3,046 56	3,046 56
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					11				11		11	4 40		4 40
Total, fret payant péages	680	38,892	3,357	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586	268,948	661,687	930,635	50,271 40	129,647 94	179,919 34
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Alcalis, potasse et perlasse			31						31		31			
Produits agricoles, non énumérés, légumes			52						52		52			

Briques			469						469		469
Ciment et chaux hydraulique	686		1,694						2,380		2,380
Argile, chaux et sable			206						206		206
Faïencerie et poterie	77		174						251		251
Poisson			7						7		7
Chanvre et lin			1						1		1
Meubles	1								1		1
Verrerie, de toutes sortes			30						30		30
Fer, chemin de fer	2,855								2,855		2,855
do en gueuse			112						112		112
do tout autre	303		292						595		595
Viandes, autres que le lard			1						1		1
Clous	227		333						560		560
Huile, en barils	52		12						64		64
Peinture	8		53						61		61
Poix et goudron	6		16						22		22
Sel	327		4,064						4,391		4,391
Cendre de soudre	38		339						377		377
Sucre	78		334						412		412
Spiritueux, bière, etc	75		219						294		294
Etain	1		22						23		23
Blanc de plomb			3						3		3
Blanc de céruse	1		49						50		50
Laine			2						2		2
Marchandises	227		583						810		810
Cryolithe, etc., en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau			544						544		544
Grand total, fret	5,642	38,892	12,999	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586	283,552	661,687	945,239

Total des péages sur navires	7,989 05	8,128 52	16,117 57
" passagers	62 30	72 50	134 80
" marchandises en franchise ... $2,136 20			
Total des péages ... $	58,322 75	137,848 96	196,171 71

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		1,101	91						91	1,101	1,192	1 78	27 55	29 33
Produits agricoles, non énumérés, légumes				400						400	400		20 00	20 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	14								14		14	0 27		0 27
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique				5						5	5		0 63	0 63
Argile, chaux et sable	70								70		70	5 25		5 25
Houille							6		6		6	0 60		0 60
Maïs														
Bestiaux	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	5								5		5	0 10		0 10
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson	35		35						70		70	5 26		5 26
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,524								4,524	4,524		113 16	113 16
Meubles		1								1	1		0 03	0 03
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	1								1		1	0 02		0 02
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	50	7							50	7	57	1 00	0 17	1 17
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

Glace														
Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre	3	16						35	38	16	54	5 31	0 30	5 61
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		1								1	1		0 10	0 10
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	53								53		53	1 00		1 00
Avoine		136								136	136		27 20	27 20
Huile, en barils	6								6		6	0 12		0 12
Tourteaux oléagineux														
Pois				240						240	240		24 00	24 00
Pommes de terre	13								13		13	0 53		0 53
Lard														
Peinture	8								8		8	0 16		0 16
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" brute														
" impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude	2								2		2	0 04		0 04
Acier														
Sucre	182								182		182	3 43		3 43
Spiritueux, bière, etc	3								3		3	0 06		0 06
Tabac, brut														
Suif														
Etain	3								3		3	0 06		0 06
Térébenthine														
Blé	2,332	2,340		590				426	2,332	3,356	5,688	43 79	455 05	498 84
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	970	307						10	970	317	1,287	22 93	8 74	31 67
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes pour bâtiments														
Flottes		40								40	40		1 75	1 75

N° (A) 8—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	1,434	7,032	720						2,154	7,032	9,186	60 33	347 11	407 44
do en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires		1,522		50						1,572	1,572		158 51	158 51
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires		63		264						327	327		28 03	28 03
" " en radeaux														
Billots de sciage	343	1,961		1,462					343	3,423	3,766	19 82	141 05	160 87
Douves et fonds, barils		155								155	155		12 40	12 40
" " pipes														
" " Indes occid.														
" saloirs														
Bardeaux		19								19	19		7 81	7 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de cons., carré, sur navires		36								36	36		3 38	3 38
" " en radeaux	245	17							245	17	262	14 13	2 36	16 49
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	5,773	19,278	846	3,011			41	436	6,660	22,725	29,385	186 01	1,379 33	1,565 34
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		389								389	389			
Grand total du fret	5,773	19,667	846	3,011			41	436	6,660	23,114	29,774			

Total, péages sur navires		436 99	350 98	787 97
do passagers		141 72	157 14	298 86
do articles en franchise	$17.76			
Total, péages	$	764 72	1,887 45	2,652 17

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canda à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	8	67	31		6				45	67	112	8 07	13 40	21 47
Pommes	47	5,035			6				53	5,035	5,088	4 64	721 45	726 09
Produits agricoles non énumérés, légumes	297	278	52						349	278	627	48 41	40 70	89 11
Produits agricoles non énumérés, animaux	58	895					20		78	895	973	6 26	131 20	137 46
Instruments aratoires	81	6							81	6	87	12 19	0 95	13 14
Orge	220	17,386							220	17,386	17,606	4 40	347 94	352 34
Briques	13,091	6	391				222		13,704	6	13,710	573 93	0 23	574 16
Os	1	135					13		14	135	149	0 53	17 85	18 38
Soufre	150						9		159		159	14 98		14 98
Ciment et chaux hydraulique	3,124	20	1,463			2			4,587	22	4,609	646 64	0 93	647 57
Argile, chaux et sable	19,383	9,299	206				3,371		22,960	9,299	32,259	893 17	624 72	1,517 89
Houille		43,814		62		1,040		119,184		164,100	164,100		22,780 77	22,780 77
Maïs	4	98				68		12,169	4	12,335	12,339	0 40	1,830 95	1,831 35
Bestiaux	35	367							35	367	402	1 88	27 71	29 59
Coton, brut	2								2		2	0 30		0 30
Faïence et poterie	187	26	251						438	26	464	85 47	5 05	90 52
Bois de teint. et mat. tinctor.	49	13					38		87	13	100	5 80	2 60	8 40
Poisson	280	41	7						287	41	328	28 39	2 88	31 27
Lin et chanvre	2								2		2	0 19		0 19
Fleur de farine	693	3,992			7	107			700	4,099	4,799	49 57	605 52	655 09
Meubles	316	696	1						317	696	1,013	38 44	123 19	161 63
Gypse	1,531	187							1,531	187	1,718	21 59	7 06	28 65
Verrerie, de toutes sortes	352	82	30						382	82	464	74 90	12 20	87 10
Foin, pressé	999	557	35		8				1,042	557	1,599	52 85	33 64	86 49
Cochons		27								27	27		4 05	4 05
Chevaux	124	266							124	266	390	8 18	18 36	26 54
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2	31							2	31	33	0 09	4 43	4 52
Glace														

Fer, chemins de fer	3,294	6							3,294	6	3,300	476 74	0 54	477 28
do en gueuse	4,352	11	112						4,464	11	4,475	547 35	0 42	547 77
do tout autre	10,577	644	478		2				11,057	644	11,701	651 60	28 02	679 62
Minerai de fer														
Cryolithe, minerai chimiq. et autre minerai, excepté le fer		2,083								2,083	2,083		104 15	104 15
Saindoux et huile de saindoux	92	244							92	244	336	10 52	21 90	32 42
Farines, de toutes sortes	68	762				3			68	765	833	6 26	33 62	39 88
Viandes, autres que le lard	32		1						33		33	3 56		3 56
Marbre	20								20		20	3 93		3 93
Manille	1								1		1	0 19		0 19
Mélasse	719	147					125		844	147	991	90 96	7 35	98 31
Clous	2,111	878	363						2,474	878	3,352	476 03	45 10	521 13
Avoine	1,246	7,677							1,246	7,677	8,923	46 93	196 87	243 80
Huile	760	140	65		5	4	62		892	144	1,036	130 09	20 70	150 79
Tourteaux oléagineux	11								11		11	1 08		1 08
Pois	565	35,660							565	35,660	36,225	11 41	737 48	748 89
Pommes de terre	18	109							18	109	127	1 81	8 34	10 15
Lard	349	232							349	232	581	33 81	17 53	51 34
Peinture	280	289	56				7		343	289	632	65 40	23 90	89 30
Poix et goudron	118	25	22				225		365	25	390	32 42	2 30	34 72
Guénilles	4	177							4	177	181	0 50	34 70	35 20
Seigle	77	1,862							77	1,862	1,939	1 54	37 50	39 04
Résine	610	109					1,230		1,840	109	1,949	93 09	5 45	98 54
Sel	4,440	21	3,997			7		2	8,437	30	8,467	1,127 18	1 48	1,128 66
Pierre, pour la taille	344	1,428					3,357		3,701	1,428	5,129	140 43	211 73	352 16
do ouvrée	352						13		365		365	18 70		18 70
do impropre à la taille, non ouvrée		11,028								11,028	11,028		226 95	226 95
Graines, de toutes sortes	8,043	1,920							8,043	1,920	9,963	302 00	97 84	399 84
Moutons		96								96	96		7 34	7 34
Cendre de soude	429	6	350				2		781	6	787	149 67	0 30	149 97
Acier	782	12	23						805	12	817	108 84	0 48	109 32
Sucre	2,640	22	439						3,079	22	3,101	580 09	1 25	581 34
Spiritueux, bière, etc	405	527	281		2				688	527	1,215	123 70	103 00	226 70
Tabac, brut	9	3							9	3	12	0 95	0 45	1 40
Suif	13						13		26		26	2 44		2 44
Etain	456	72	23				1		480	72	552	92 96	3 90	96 86
Térébenthine	6	13					86		92	13	105	5 48	0 65	6 13
Blé	5,635	19,775						5,648	5,635	25,423	31,058	122 22	1,242 70	1,364 92
Blanc de plomb	123	11	3						126	11	137	24 67	0 55	25 22
Blanc de céruse	278		50				2		330		330	65 32		65 32
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,368	2,822	856		475	470	212	10	7,911	3,302	11,213	1,228 16	445 70	1,673 86
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	228	24	12	2	51				291	26	317	42 12	2 82	44 94
Courbes pour bâtiments														
Flottes	460	4,280							460	4,280	4,740	7 40	74 90	82 30
Bois de chauffage, sur navires	2,256	7,992		1,065	75				2,331	9,057	11,388	38 91	291 36	330 27

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages Montée.	Montant des péages Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cercles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de serv., scié, sur navires	27,383	15,586	1,025	416	....	....	....	....	28,408	16,002	44,410	1,032 52	485 93	1,518 45
do en radeaux	....	4	....	....	....	....	....	....	....	4	4	....	0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
108 Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	20,986	....	....	....	....	....	....	....	20,986	20,986	....	524 65	524 65
Liens de ch. de fer, sur nav.	715	30	....	....	....	....	....	....	715	30	745	14 28	0 59	14 87
do en rad.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	197	15,401	....	....	....	....	....	....	197	15,401	15,598	4 50	351 44	355 94
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
do pipes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
do Indes occid.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves, saloirs	....	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	....	0 17	0 17
Bardeaux	10	6	....	....	....	....	....	....	10	6	16	2 51	0 75	3 26
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de const., carré, sur nav.	250	1,933	....	....	....	....	....	....	250	1,933	2,183	3 25	33 53	36 78
do en rad.	3,422	3,348	....	....	....	....	....	....	3,422	3,348	6,770	85 70	84 00	169 70
Traverses	....	10,280	....	....	....	....	....	....	....	10,280	10,280	....	26 75	26 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué	29	7	....	....	....	....	....	....	29	7	36	11 60	0 80	12 40
Total, fret payant péages	131,622	252,036	10,625	1,545	637	1,701	9,008	137,013	151,892	392,295	544,187	10,603 74	32,909 86	43,513 60
Articles en franch. ayant payé pl. péages sur le can. Welland.														
Tous autres prod., légumes	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2			
Alcalis	....	38	....	....	....	....	....	2	....	40	40			

Maïs		55,262								55,264	55,264
Fleur de farine		3,324								3,324	3,324
Meubles		2								2	2
Verrerie		1								1	1
Chevaux		1						1		2	2
Fer, en gueuse		371								371	371
" tout autre		14								14	14
Saindoux et huile de saindoux		100								100	100
Farines, toutes sortes		39						28		67	67
Pois		390								390	390
Lard		201								201	201
Seigle		64,978								64,978	64,978
Graines, de toutes sortes		2								2	2
Tabac		1								1	1
Blé		159,305						480		159,785	159,785
Whisky et autres spiritueux		105								105	105
Marchandises		276						2		278	278
Bois de service, sur navires		2,591						400		2,991	2,991
" en radeaux		917								917	917
Bois de const., carré, sur nav.		140								140	140
" " en rad.		5,680								5,680	5,680
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	70,276		100		8		24,306		94,690		94,690
Matériaux pour la construction de canaux :—											
Ciment et chaux hydrauliq., en franc., par arrêté du conseil.		539								539	539
Argile, chaux et sable, en fr., par arrêté du conseil.	563								563		563
Pierre, pour la taille	750								750		750
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau		1,410								1,410	1,410
Grand total, fret	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794

Total, péages sur navires	9,222 60	6,965 73	16,188 33
" passagers	689 95	2,334 68	3,024 63
" effets en franchise $13,145 38			
Amendes et dommages			173 30
Quaiage et emmagasinage			4,187 84
Autres recettes			13,566 27
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau $	20,516 29	42,210 27	80,653 97

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	3	67	31						34	67	101	6 80	13 40	20 20
Pommes		4,726								4,726	4,726		708 90	708 90
Produits agricoles, non énumérés, légumes	236	267	52						288	267	555	43 20	40 05	83 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux	5	853							5	853	858	0 75	127 95	128 70
Instruments aratoires		4								4	4		0 80	0 80
Orge		8,871								8,871	8,871		177 42	177 42
Briques	43		394		76				513		513	76 95		76 95
Os		103								103	103		15 45	15 45
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	2,250		1,463						3,713		3,713	556 95		556 95
Argile, chaux et sable	60	2,452	206						266	2,452	2,718	39 90	367 80	407 70
Houille		40,901						100,800		141,701	141,701		21,255 15	21,255 15
Maïs		84						12,169		12,253	12,253		1,827 68	1,827 68
Bestiaux		14								14	14		2 10	2 10
Coton, brut	2								2		2	0 30		0 30
Faïencerie et poterie	106	25	251						357	25	382	71 40	5 00	76 40
Bois de teint. et mat. tinctor.	5	13							5	13	18	1 00	2 60	3 60
Poisson	97		7						104		104	15 60		15 60
Lin et chanvre			1						1		1	0 15		0 15
Fleur de farine		3,980								3,980	3,980		597 00	597 00
Meubles	86	580	1						87	580	667	17 40	116 00	133 40
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	284	52	30						314	52	366	62 80	10 40	73 20
Foin, pressé	100								100		100	15 00		15 00
Cochons		27								27	27		4 05	4 05
Chevaux	10	35							10	35	45	1 50	5 25	6 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		29								29	29		4 35	4 35
Glace														

Fer, chemin de fer	3,118	1							3,118	1	3,119	467 70	0 15	467 85
" en gueuse	3,226		112						3,338		3,338	500 70		500 70
" tout autre	1,437	20	478						1,915	20	1,935	287 25	3 00	290 25
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre min., excepté le fer		2,065								2,065	2,065		103 25	103 25
Saindoux et huile de saindoux	28	111							28	111	139	4 20	16 65	20 85
Farines, de toutes sortes	18	1							18	1	19	2 70	0 15	2 85
Viandes, autres que le lard	5		1						6		6	0 90		0 90
Marbre	13								13		13	2 60		2 60
Manille														
Mélasse	109								109		109	21 80		21 80
Clous	1,606	8	363						1,969	8	1,977	393 80	1 60	395 40
Avoine		140								140	140		2 93	2 93
Huile, en barils	357	90	65						422	90	512	84 40	18 00	102 40
Tourteaux oléagineux														
Pois		10,367								10,367	10,367		215 01	215 01
Pommes de terre	9	8							9	8	17	1 35	1 20	2 55
Lard	10	78							10	78	88	1 50	11 70	13 20
Peinture	224	63	56						280	63	343	56 00	12 60	68 60
Poix et goudron	23	7	22						45	7	52	9 00	1 40	10 40
Guénilles	1	170							1	170	171	0 20	34 00	34 20
Seigle		833								833	833		16 92	16 92
Résine	1								1		1	0 20		0 20
Sel	2,138		3,997						6,135		6,135	920 25		920 25
Pierre, pour la taille		1,406								1,406	1,406		210 90	210 90
" ouvrée	3								3		3	0 60		0 60
" impropre à la taille, non ouvrée		100								100	100		8 40	8 40
Graines, de toutes sortes	1	229							1	229	230	0 15	34 35	34 50
Moutons														
Cendre de soude	364		350						714		714	142 80		142 80
Acier	555		23						578		578	86 70		86 70
Sucre	1,839	1	439						2,278	1	2,279	455 60	0 20	455 80
Spiritueux, bière, etc	177	510	281						458	510	968	91 60	102 00	193 60
Tabac, brut	1	3							1	3	4	0 15	0 45	0 60
Suif	13								13		13	1 95		1 95
Etain	392	2	23						415	2	417	83 00	0 40	83 40
Térébenthine	4								4		4	0 80		0 80
Blé		5,943						5,648		11,591	11,591		966 06	966 06
Blanc de plomb	97		3						100		100	20 00		20 00
Blanc de céruse	249		50						299		299	59 80		59 80
Laine	9	2	2						11	2	13	1 65	0 30	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,169	1,641	847						4,016	1,641	5,657	830 20	328 20	1,131 40
Ecorce														
Barils, vides	165	17	1						166	17	183	31 18	2 26	33 44
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		987								987	987		65 80	65 80

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages,—montée.	Montant des péages,—descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Houblon.														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	243	843							243	843	1,086	21 75	80 25	102 00
" en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires														
" en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds de barils														
" " pipes														
" " Indes Oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôture, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	29								29		29	11 60		11 60
Total du fret payant péages	22,920	88,729	9,549		76			118,617	32,545	207,346	239,891	5,476 78	27,519 48	32,996 26
Articles en franch. ayant payé pleins péages s. le c. Welland.														
Produits agricoles, légumes		2								2	2			

Alcalis		38						2		40	40
Maïs		52,539								52,539	52,539
Fleur de farine		3,324								3,324	3,324
Meubles		2								2	2
Verrerie		1								1	1
Chevaux		1						1		2	2
Fer, en gueuse		371								371	371
Saindoux et huile de saind		100								100	100
Bois de serv., scié, sur nav		2,591						400		2,991	2,991
do en rad		917								917	917
Farines, de toutes sortes		39						28		67	67
Marchandises		276						2		278	278
Pois		390								390	390
Lard		201								201	201
Seigle		64,978								64,978	64,978
Graines, de toutes sortes		2								2	2
Tabac		1								1	1
Bois de constr., carré, en rad		5,680								5,680	5,680
Blé		159,305						480		159,785	159,785
Whisky, etc		105								105	105
Houille, en franc. par ordre en conseil	7,851		100						7,951		7,951
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid		1,410								1,410	1,410
Grand total, fret	30,771	381,002	9,649		76			119,530	40,496	500,532	541,028

Total des péages sur navires	5,359 14	5,364 22	10,723 36
do passagers	292 90	1,696 50	1,989 40
do marchandises en franchise $8,444.47			
Total des péages	$11,128 82	34,580 20	45,709 02

B. H. TEAKLES,
Premier commis revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux.
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant la saison du navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages Montée.	Montant des péages Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	5	....	....	....	6	....	....	....	11	....	11	1 27	....	1 27
Pommes	47	309	....	....	6	....	....	....	53	309	362	4 64	12 55	17 19
Produits agricoles, non énumérés, légumes	61	11	....	....	....	....	....	....	61	11	72	5 21	0 65	5 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux	53	42	....	....	....	....	20	....	73	42	115	5 51	3 25	8 76
Instruments aratoires	81	2	....	....	....	....	....	....	81	2	83	12 19	0 15	12 34
Orge	220	8,515	....	....	....	....	....	....	220	8,515	8,735	4 40	170 52	174 92
Briques	12,969	6	....	....	....	....	222	....	13,191	6	13,197	496 98	0 23	497 21
Os	1	32	....	....	....	....	13	....	14	32	46	0 53	2 46	2 93
Soufre	150	....	....	....	....	....	9	....	159	....	159	14 98	....	14 98
Ciment et chaux hydraulique	874	20	....	....	....	2	....	....	874	22	896	89 69	0 93	90 62
Argile, chaux et sable	19,323	6,847	....	....	....	....	3,371	....	22,694	6,847	29,541	853 27	256 92	1,110 19
Houille	....	2,913	....	62	....	1,040	....	18,384	....	22,399	22,399	....	1,525 62	1,525 62
Maïs	4	14	....	....	....	68	....	....	4	82	86	40	3 27	3 67
Bestiaux	35	353	....	....	....	....	....	....	35	353	388	1 88	25 61	27 49
Coton, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïencerie et poterie	81	1	....	....	....	....	....	....	81	1	82	14 07	0 05	14 12
Bois de teinture et mat. tinct.	44	....	....	....	....	....	38	....	82	....	82	4 80	....	4 80
Poisson	183	41	....	....	....	....	....	....	183	41	224	12 79	2 88	15 67
Lin et chanvre	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	0 04	....	0 04
Fleur de farine	693	12	....	....	7	107	....	....	700	119	819	49 57	8 52	58 09
Meubles	230	116	....	....	....	....	....	....	230	116	346	21 04	7 19	28 23
Gypse	1,531	187	....	....	....	....	....	....	1,531	187	1,718	21 59	7 06	28 65
Verrerie, de toutes sortes	68	30	....	....	....	....	....	....	68	30	98	12 10	1 80	13 90
Foin, pressé	899	557	35	....	8	....	....	....	942	557	1,499	37 85	33 64	71 49
Cochons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chevaux	114	231	....	....	....	....	....	....	114	231	345	6 68	13 11	19 79
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2	2	....	....	....	....	....	....	2	2	4	0 09	0 08	0 17

Glace														
Fer, chemin de fer	176	5							176	5	181	9 04	0 39	9 43
do en gueuse	1,126	11							1,126	11	1,137	46 65	0 42	47 07
do tout autre	9,140	624			2				9,142	624	9,766	364 35	25 02	389 37
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer		18								18	18		0 90	0 90
Saindoux et huile de saindoux	64	133							64	133	197	6 32	5 25	11 57
Farines, de toutes sortes	50	761				3			50	764	814	3 56	33 47	37 03
Viandes, autres que le lard	27								27		27	2 66		2 66
Marbre	7								7		7	1 33		1 33
Manille	1								1		1	0 19		0 19
Mélasse	610	147					125		735	147	882	69 16	7 35	76 51
Clous	505	870							505	870	1,375	82 23	43 50	125 73
Avoine	1,246	7,537							1,246	7,537	8,783	46 93	193 94	240 87
Huile	403	50			5	4	62		470	54	524	45 69	2 70	48 39
Tourteaux oléagineux	11								11		11	1 08		1 08
Pois	565	25,293							565	25,293	25,858	11 41	522 47	533 88
Pommes de terre	9	101							9	101	110	0 46	7 14	7 60
Lard	339	154							339	154	493	32 31	5 83	38 14
Peinture	56	226					7		63	226	289	9 40	11 30	20 70
Poix et goudron	95	18					225		320	18	338	23 42	0 90	24 32
Guénilles	3	7							3	7	10	0 30	0 70	1 00
Seigle	77	1,029							77	1,029	1,106	1 54	20 58	22 12
Résine	609	109					1,230		1,839	109	1,948	92 89	5 45	98 34
Sel	2,302	21				7		2	2,302	30	2,332	206 93	1 48	208 41
Pierre, pour la taille	344	22					3,357		3,701	22	3,723	140 43	0 83	141 26
do ouvrée	349						13		362		362	18 10		18 10
do impropre à la taille, non ouvrée		10,928								10,928	10,928		218 55	218 55
Graines, de toutes sortes	8,042	1,691							8,042	1,691	9,733	301 85	63 49	365 34
Moutons		96								96	96		7 34	7 34
Cendre de soude	65	6					2		67	6	73	6 87	0 30	7 17
Acier	227	12							227	12	239	22 14	0 48	22 62
Sucre	801	21							801	21	822	124 49	1 05	125 54
Spiritueux, bière, etc	228	17			2				230	17	247	32 10	1 00	33 10
Tabac, brut	8								8		8	0 80		0 80
Suif							13		13		13	0 49		0 49
Etain	64	70					1		65	70	135	9 96	3 50	13 46
Térébenthine	2	13					86		88	13	101	4 68	0 65	5 33
Blé	5,635	13,832							5,635	13,832	19,467	122 22	276 64	398 86
Blanc de plomb	26	11							26	11	37	4 67	0 55	5 22
Blanc de céruse	29						2		31		31	5 52		5 52
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,199	1,181	9		475	470	212	10	3,895	1,661	5,556	424 96	117 50	542 46
Ecorce		13								13	13		3 75	3 75
Barils, vides	63	7	11	2	51				125	9	134	10 94	0 56	11 50
Courbes, pour bâtiments														
Flottes	460	4,280							460	4,280	4,740	7 40	74 90	82 30

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires.	2,256	7,005	....	1,065	75	....	....	....	2,331	8,070	10,401	38 91	225 56	264 47
" en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cercles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de serv., scié, sur navires	27,140	14,743	1,025	416	....	....	....	....	28,165	15,159	43,324	1,010 77	405 68	1,416 45
" " en radeaux.	....	4	....	....	....	....	....	....	....	4	4	....	0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	20,986	....	....	....	....	....	....	....	20,986	20,986	....	524 65	524 65
Liens de ch. de fer, sur navires	715	30	....	....	....	....	....	....	715	30	745	14 28	0 59	14 87
" " en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	197	15,401	....	....	....	....	....	....	197	15,401	15,598	4 50	351 44	355 94
Douves et fonds, barils	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" pipes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" Indes Occ.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Douves, saloirs	....	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	....	0 17	0 17
Bardeaux	10	6	....	....	....	....	....	....	10	6	16	2 51	0 75	3 26
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de cons., carré, sur navires	250	1,933	....	....	....	....	....	....	250	1,933	2,183	3 25	33 53	36 78
" " en radeaux	3,422	3,348	....	....	....	....	....	....	3,422	3,348	6,770	85 70	84 00	169 70
Traverses	....	10,280	....	....	....	....	....	....	....	10,280	10,280	....	26 75	26 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué	....	7	....	....	....	....	....	....	....	7	7	....	0 80	0 80
Total, fret payant péages.	108,622	163,307	1,080	1,545	637	1,701	9,008	18,396	119,347	184,949	304,296	5,126 96	5,390 38	10,517 34
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—														
Maïs	....	2,725	....	....	....	....	....	....	....	2,725	2,725			

Houille, par A. C., en fr.	62,425				8		24,306		86,739		86,739			
Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884 :—														
Ciment et chaux hydraulique.		539								539	539			
Argile, chaux et sable	563								563		563			
Fer, tout autre		14								14	14			
Pierre, pour la taille	750								750		750			
Bois de const., carré, sur nav.		140								140	140			
Fret—Grand total	172,360	166,725	1,080	1,545	645	1,701	33,314	18,396	207,399	188,367	395,766			
Total des péages sur navires												3,863 46	1,601 51	5,464 97
do passagers												397 05	638 18	1,035 23
do articles en franchise											$ 4,700 91			
Total des péages												$ 9,387 47	7,630 07	17,017 54

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		28								28	28	5 32
Pommes	18	26							18	26	44	1 93
Produits agricoles, légumes	1	432							1	432	433	40 79
do animaux	6	1,407							6	1,407	1,413	117 02
Instruments aratoires	3	13							3	13	16	2 62
Orge		150								150	150	11 22
Briques												
Os		18								18	18	1 80
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		24								24	24	2 36
Argile, chaux et sable	402	7,689							402	7,689	8,091	229 22
Houille		648								648	648	23 78
Maïs												
Bestiaux		750								750	750	48 96
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1	2							1	2	3	0 26
Lin et chanvre												
Fleur de farine	6	106							6	106	112	10 05
Meubles	6	27							6	27	33	4 44
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes		4								4	4	0 76
Foin, pressé		263								263	263	25 23
Cochons		8								8	8	0 60
Chevaux	18	166							18	166	184	10 51
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		37								37	37	3 33
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" toute autre	8	64							8	64	72	3 15

Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., excep. le fer		1,784								1,784	1,784	89 20
Saindoux et huile de saindoux		4								4	4	0 39
Farines, toutes sortes		17								17	17	1 57
Viandes, autres que le lard		81								81	81	7 83
Marbre												
Manille												
Mélasse	24								24		24	1 42
Clous	10	1							10	1	11	0 75
Avoine		1,038								1,038	1,038	82 86
Huile, en barils	13	12							13	12	25	2 70
Tourteaux oléagineux												
Pois		2,749								2,749	2,749	191 78
Pommes de terre	14	451							14	451	465	38 00
Lard	25	27							25	27	52	2 85
Peinture		1								1	1	0 19
Poix et goudron												
Guénilles		3								3	3	0 44
Seigle		47								47	47	4 32
Résine												
Sel	16	1							16	1	17	0 50
Pierre, pour la taille	1								1		1	0 02
do ouvrée		3								3	3	0 29
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes		37								37	37	3 46
Moutons		431								431	431	32 59
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	16	2							16	2	18	1 24
Spiritueux, bière, etc	17	3							17	3	20	1 34
Tabac, brut												
Suif		24								24	24	2 27
Etain	2								2		2	0 15
Térébenthine												
Blé		18								18	18	1 76
Blanc de plomb												
Blanc de céruse		1								1	1	0 05
Laine		9								9	9	0 90
Tous autres effets et marchandises non énumérés	85	317							85	317	402	53 30
Ecorce												
Barils, vides		38								38	38	4 60
Courbes, pour bâtiments												
Flottes		31,600								31,600	31,600	335 18
Bois de chauffage, sur navires	75	43,849		1,542					75	45,391	45,466	1,812 71
do en radeaux												
Cercles		235								235	235	27 88
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		317,923		105,548						423,471	423,471	32,352 80
do en radeaux		159								159	159	9 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		19								19	19	1 57

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada. Montée.	Des-cente.	De ports du Canada à des ports américains. Montée.	Des-cente.	De ports américains à des ports américains. Montée.	Des-cente.	De ports américains à des ports du Canada. Montée.	Des-cente.	Tonneaux. Montée.	Des-cente.	Total, tonneaux.	Montant des péages.
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires		435								435	435	71 97
do en radeaux												
Billots de sciage		12,662								12,662	12,662	292 24
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		253		344						597	597	465 49
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		3		1						4	4	1 72
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		2,684								2,684	2,684	103 90
do en radeaux		3,240								3,240	3,240	55 32
Traverses		200								200	200	0 50
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4	2							4	2	6	1 01
Total du fret payant péages	771	432,225		107,435					771	539,660	540,431	36,601 56
Articles en franchise par arrêté en conseil.												
Bois de service scié, en radeaux	100	386							100	386	486	
Bois de construction, carré, en radeaux		2,220								2,220	2,220	
Flottes		16,440								16,440	16,440	
Billots de sciage		10,678								10,678	10,678	
Traverses de chemin de fer, en radeaux		10,000								10,000	10,000	
Bois de chauffage do		4,786								4,786	4,786	
Grand total, fret	871	476,735		107,435					871	584,170	585,041	

Total des peages sur navires		3,675 92
do " passagers		162 91
do articles en franchise	$515 72	
Quaiage et emmagasinage		
Amendes et dommages		10 00
Autres recettes		
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		$ 40,450 39

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	3	909						46	3	955	958	61 84
Produits agricoles, légumes								1		1	1	0 10
do animaux												
Instruments aratoires												
Orge		338	504						504	338	842	44 92
Briques	150	100						217	150	317	467	30 72
Os			341						341		341	34 10
Soufre								140		140	140	27 65
Ciment et chaux hydraulique								31		31	31	3 10
Argile, chaux et sable	410		245					3,948	655	3,948	4,603	462 74
Houille	76	215						85,995	76	86,210	86,286	8,455 12
Maïs												
Bestiaux		57								57	57	1 90
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		23								23	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales								55		55	55	5 50
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	201	27							201	27	228	7 60
Meubles								7		7	7	1 08
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes								1		1	1	0 10
Foin, pressé	329	2,323	133						462	2,323	2,785	113 81
Cochons												
Chevaux		6								6	6	0 20
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse												
do tout autre	25							2	25	2	27	1 04
Minerai de fer												

Cryolithe, minerai chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								120		120	120	12 00
Clous												
Avoine	3	1,236							3	1,236	1,239	41 33
Huile, en barils		6						33		39	39	3 89
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,509								1,509	1,509	50 35
Pommes de terre	7								7		7	0 70
Lard		3								3	3	0 10
Peinture								1		1	1	0 10
Poix et goudron								114		114	114	11 40
Guénilles												
Seigle												
Résine								1,978		1,978	1,978	196 30
Sel	187								187		187	7 46
Pierre, pour la taille								1,304		1,304	1,304	130 40
" ouvrée	373							900	373	900	1,273	102 45
" impropre à la taille, non ouvrée								566		566	566	56 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	6	146							6	146	152	5 07
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine								62		62	62	6 20
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	618	322	268					2,482	886	2,804	3,690	279 51
Ecorce												
Barils, vides	5		13						18		18	1 64
Courbes, pour bâtiments												
Flottes		3								3	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	11,435	135	7,726						19,161	135	19,296	649 54
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	40,550		56,878					70	97,428	70	97,498	5,791 76
" " en radeaux	63								63		63	5 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" en radeaux												

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires	1,859	189	745						2,604	189	2,793	218 93
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	118		28						146		146	17 35
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	56,418	7,547	66,881					98,073	123,299	105,620	228,919	16,842 15
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	345								345		345	
Grand total, fret	56,763	7,547	66,881					98,073	123,644	105,620	229,264	

Total, péages sur navires		2,437 84
do passagers		66 59
do articles en franchise	$30 34	
Amendes et dommages		9 00
Autres recettes		75 30
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		$ 19,430 88

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite*.

N° (A) 14.—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		28								28	28	2 99
Pommes	31	76							31	76	107	3 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes	353	7							353	7	360	17 26
do do animaux	27	370							27	370	397	12 60
Instruments aratoires	32	99							32	99	131	15 95
Orge	366	7							366	7	373	8 89
Briques	15	25							15	25	40	1 20
Os	11	21							11	21	32	1 26
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	180	42							180	42	222	5 90
Argile, chaux et sable	90	2							90	2	92	2 16
Houille		11,391								11,391	11,391	483 88
Maïs		22								22	22	0 61
Bestiaux	4	3							4	3	7	0 19
Coton, brut												
Poterie et faïencerie	37	30							37	30	67	8 68
Bois de teinture et matières tinctoriales	11	14							11	14	25	2 25
Poisson	70	3							70	3	73	1 90
Lin et chanvre												
Fleur de farine	141	549							141	549	690	17 51
Meubles	16	24							16	24	40	4 56
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	73	5							73	5	78	8 55
Foin, pressé	879	1							879	1	880	20 72
Cochons												
Chevaux	5	4							5	4	9	0 33
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	14	8							14	8	22	0 82
Glace												
Fer, chemin de fer	54	6							54	6	60	1 78
do en gueuse	50	13							50	13	63	1 96
do tout autre	242	53							242	53	295	8 08
do minerai de												

N° (A) 14.—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin*.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., except. le fer	1,815	888	....	....	....	....	....	....	1,815	888	2,703	135 15
Saindoux et huile de saindoux	19	23	....	....	....	....	....	....	19	23	42	1 24
Farines, toutes sortes	1	6	....	....	....	....	....	....	1	6	7	0 18
Viandes, autres que le lard	10	7	....	....	....	....	....	....	10	7	17	0 48
Marbre	4	....	....	....	....	....	....	....	4	....	4	0 36
Manille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mélasse	97	5	....	....	....	....	....	....	97	5	102	9 55
Clous	314	5	....	....	....	....	....	....	314	5	319	30 06
Avoine	63	61	....	....	....	....	....	....	63	61	124	3 27
Huile, en barils	147	269	....	....	....	....	....	....	147	269	416	39 12
Tourteaux oléagineux	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	3	0 10
Pois	131	9	....	....	....	....	....	....	131	9	140	4 20
Pommes de terre	83	100	....	....	....	....	....	....	83	100	183	5 56
Lard	178	61	....	....	....	....	....	....	178	61	239	6 28
Peinture	33	3	....	....	....	....	....	....	33	3	36	4 25
Poix et goudron	28	....	....	....	....	....	....	....	28	....	28	2 99
Guénilles	6	....	....	....	....	....	....	....	6	....	6	0 54
Seigle	149	21	....	....	....	....	....	....	149	21	170	4 51
Résine	5	....	....	....	....	....	....	....	5	....	5	0 45
Sel	1,544	139	....	....	....	....	....	....	1,544	139	1,683	47 33
Pierre, pour la taille	35	678	....	....	....	....	....	....	35	678	713	33 36
do ouvrée	19	4	....	....	....	....	....	....	19	4	23	2 82
do impropre à la taille, non ouvrée	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Graines, de toutes sortes	8	7	....	....	....	....	....	....	8	7	15	0 48
Mouton	10	....	....	....	....	....	....	....	10	....	10	0 29
Cendre de soude	15	....	....	....	....	....	....	....	15	....	15	1 94
Acier	30	....	....	....	....	....	....	....	30	....	30	1 01
Sucre	447	54	....	....	....	....	....	....	447	54	501	49 53
Spiritueux, bière, etc	62	26	....	....	....	....	....	....	62	26	88	8 86
Tabac, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Suif	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Etain	12	....	....	....	....	....	....	....	12	....	12	1 17
Térébenthine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Blé	27	263	....	....	....	....	....	....	27	263	290	8 90
Blanc de plomb	24	1	....	....	....	....	....	....	24	1	25	2 31

Blanc de céruse	33								33		33	3 00
Laine		6								6	6	0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés	747	499							747	499	1,246	146 37
Ecorce	20	31							20	31	51	1 92
Barils, vides	64	13							64	13	77	6 28
Flottes	1,115	300							1,115	300	1,415	24 85
Bois de chauffage, sur navires	14,067	2,363							14,067	2,363	16,430	320 85
Bois de service, scié, sur navires	17,957	9,113	11,449						29,406	9,113	38,519	1,685 15
" en radeaux		5								5	5	0 19
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires		34								34	34	1 68
Traverses de chemin de fer, sur navires	5,634	66							5,634	66	5,700	601 15
" en radeaux	815								815		815	86 69
Billots de sciage	385	187							385	187	572	13 40
Bardeaux	110	47							110	47	157	31 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	9	8						13	9	22	3 74
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" en radeaux	299	20							299	20	319	18 41
Traverses	700								700		700	5 44
Articles en bois et bois en partie fabriqué	9	13							9	13	22	2 55
Total, fret payant péages	49,977	28,142	11,457						61,434	28,142	89,576	3,992 86
Houille, en franchise, par ordre en conseil	4,313								4,313		4,313	
Bois de chauffage, en franchise, par ordre en conseil	14,520								14,520		14,520	
Pierre, en franchise, pour la construction de canaux	350								350		350	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland	554								554		554	
Grand total, fret	69,714	28,142	11,457						81,171	28,142	109,313	

Total des péages sur navires		1,786 69
" passagers		130 86
" houille en franchise	$ 115 13	
" bois de chauffage en franchise	242 00	
" pierre "	8 18	
" cryolithe "	27 70	
Quaiage et emmagasinage		39 98
Amendes et dommsges		10 00
Autres recettes		185 50
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		$ 6,145 89

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

Nº (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.		$ cts.
Poisson	35	413	...	...	...	...	...	...	35	413	448	4 48
Farine	1,161	138	...	...	...	...	...	...	1,161	138	1,299	12 99
Houille	530	22,071	...	...	...	...	...	...	530	22,071	22,601	226 01
Bois de service	1,523	1,304	...	...	...	...	...	...	1,523	1,304	2,827	28 27
Autres produits agricoles	2,592	3,597	...	...	...	...	...	...	2,592	3,597	6,189	61 89
Autres marchandises	671	485	...	...	...	...	...	...	671	485	1,156	11 56
Total, fret payant péages	6,512	28,008	...	...	...	...	...	...	6,512	28,008	34,520	345 20
Péages sur navires												1,433 28
Autres recettes												3 28
Total, revenu												$ 1,781 76

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 16.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		7								7	7	0 68
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	25								25		25	0 25
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer	3								3		3	0 09

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des. cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chim., et autres minerais, exc. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	52	77							52	77	129	3 87
Ecorce	32								32		32	0 94
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes		1,162								1,162	1,162	12 12
Bois de chauffage, sur navires	11,283	1,095							11,283	1,095	12,378	121 90
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	530	62							530	62	592	9 67
" " en radeaux	160	42							160	42	202	3 60
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	166	5							166	5	171	10 10
" " " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	165								165		165	4 39
" en radeaux	170	10							170	10	180	7 46
Billots de sciage	3,542	200							3,542	200	3,742	30 10
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	136	19							136	19	155	13 39
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	3								3		3	0 15
" " " en radeaux	100	1,088							100	1,088	1,188	21 25
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses	265	440							265	440	705	5 50
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	16,632	4,207							16,632	4,207	20,839	245 46

Total, péages sur navires	317 42
" passagers	88 85
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau $	651 73

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	92	54							92	54	146	2 80
Produits aratoires non énumérés, légumes	12	255							12	255	267	5 16
" " animaux												
Instruments agricoles	2	2							2	2	4	0 11
Orge	36	360	360						396	360	756	14 19
Briques												
Os												
Soufre	1								1		1	0 02
Ciment et chaux hydraulique	102								102		102	1 92
Argile, chaux et sable												
Houille		572		250				1,237		2,059	2,059	37 70
Maïs	3								3		3	0 06
Bestiaux	3								3		3	0 06
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	9								9		9	0 23
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 05
Poisson	6								6		6	0 12
Lin et chanvre												
Fleur de farine	4	10							4	10	14	0 27
Meubles	58	6	7					1	65	7	72	1 86
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	13								13		13	0 35
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	30	7							30	7	37	0 74
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	0 02
Glace	150								150		150	3 75
Fer, chemin de fer												
" en gueuse	1								1		1	0 02
" tout autre	60	1							60	1	61	1 18

Minerai de fer	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., excep. le fer	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Saindoux et huile de saindoux	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	0 06
Farines, de toutes sortes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Viandes, autres que le lard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Marbre	10	....	....	....	....	....	....	....	10	....	10	0 26
Manille	7	....	....	....	....	....	....	....	7	....	7	0 18
Mélasse	44	....	....	....	....	....	....	....	44	....	44	1 10
Clous	110	....	....	....	....	....	12	....	122	....	122	3 59
Avoine	17	....	....	....	....	....	....	....	17	....	17	0 32
Huile, en barils	28	57	....	....	....	....	....	....	28	57	85	2 17
Tourteaux oléagineux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pois	48	306	....	....	....	....	12	....	60	306	366	6 87
Pommes de terre	7	....	....	....	....	....	....	....	7	....	7	0 14
Lard	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	0 02
Peinture	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Poix et goudron	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Guénilles	4	....	1	....	....	....	....	....	5	....	5	0 13
Seigle	441	86	....	....	....	....	....	....	441	86	527	9 91
Résine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Sel	....	28	....	....	....	....	....	....	....	28	28	0 54
Pierre, pour la taille	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	1	0 02
" ouvrée	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" impropre à la taille, non ouvrée	1,450	....	....	....	....	....	....	....	1,450	....	1,450	14 50
Graines, de toutes sortes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Moutons	10	....	....	....	....	....	....	....	10	....	10	0 02
Cendre de soude	13	....	....	....	....	....	....	....	13	....	13	0 33
Acier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Sucre	99	....	....	....	....	....	....	....	99	....	99	2 53
Spiritueux, bière, etc	12	....	....	....	....	....	....	....	12	....	12	0 32
Tabac, brut	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2	0 04
Suif	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	0 04
Etain	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	0 03
Térébenthine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Blé	285	531	....	....	....	....	....	....	285	531	816	15 32
Blanc de plomb	25	....	....	....	....	....	....	....	25	....	25	0 64
Blanc de céruse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Laine	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tous autres effets et marchandises non énumérés	928	24	13	....	....	....	....	....	941	24	965	24 04
Ecorce	....	....	5	....	....	....	....	....	5	....	5	0 10
Barils, vides	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Courbes pour bâtiments	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Flottes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de chauffage, sur navires	570	....	375	....	....	....	....	....	945	....	945	7 89
" en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de service, scié, sur navires	88	593	144	....	....	....	....	....	232	593	825	9 64
" " en radeaux	9	....	....	....	....	....	....	....	9	....	9	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

N° (A) 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux..												
Liens de chemins de fer, sur navires												
" en radeaux												
Billots de sciage.		27								27	27	0 30
Douves et fonds de barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs.												
Bardeaux	4	1							4	1	5	0 31
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	80								80		80	0 50
" " en radeaux	80	1,400							80	1,400	1,480	18 50
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	41								41		41	0 75
Total du fret payant péages	5,002	4,322	906	250			24	1,238	5,932	5,810	11,742	191 91
Total des péages sur navires.												281 12
" passagers												197 02
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau ... $												670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	353,971	3,952 11	676,266	3,920 31	64,052	206 74
Navires à vapeur américains	478,656	7,187 03	23,980	184 98	1,025	10 54
Voiliers canadiens	173,921	3,460 34	1,075,155	11,565 42	44,782	632 22
Voiliers américains	103,608	2,306 06	66,228	517 62	115,871	1,588 34
Total, classe n° 1	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Voyageurs	35,080	433 66	63,283	3,024 63	3,783	66 59
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
Soufre	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
Argile, chaux et sable	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
Poisson	305	40 56	328	31 27	....	....
Gypse	....	....	1,718	28 65	....	....
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28	....	....
do en gueuse	499	99 80	4,475	547 77	....	....
do tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
Sel	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
Acier	6,220	933 00	817	109 32	....	....
Pierre, pour la taille	6,602	1,320 40	5,129	352 16	1,304	130 40
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Maïs	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35	....	....
Coton, brut	....	....	2	0 30	....	....
Lin et chanvre	....	....	2	0 19	....	....
Fleur de farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88	....	....
Tourteaux oléagineux	....	....	11	1 08	....	....
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle	65,888	13,136 75	1,939	39 04	....	....
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84	....	....
Tabac, brut	1	0 20	12	1 40	....	....
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92	....	....
Tous autres produits agricoles, légumes	444	28 80	627	89 11	1	0 10
Os	....	....	149	18 38	341	34 10
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons	....	....	27	4 05	....	....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	87	13 05	33	4 52	....	....
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42	....	....
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56	....	....
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
Moutons	....	....	96	7 34	152	5 07
Suif	77	12 40	26	2 44	....	....
Laine	1,243	248 30	13	1 95	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	....	....	973	137 46	....	....
Total, classe n° 3	573,610	112,512 67	220,884	13,018 88	14,887	1,025 13

MENTAIRE A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus pendant la navigation de 1891.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
167,576	682 17	78,137	762 11	23,150	463 00	29,593	223 59	134,369	226 93
186	2 29	711	16 83	....	....	8	0 50	168	0 50
161,026	2,274 15	68,965	766 05	48,514	970 28	22,975	93 33	13,002	51 69
30,939	717 31	16,644	241 70	....	....	....	....	92	2 00
359,727	3,675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
12,569	162 91	5,423	130 86	....	....	9,547	88 85	16,651	197 02
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
....	....	40	1 20	....	....	7	0 68	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	1	0 02
24	2 36	222	5 90	....	....	....	....	102	1 92
8,091	229 22	92	2 16	....	....	....	....	....	....
3	0 26	73	1 90	448	4 48	....	....	6	0 12
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	60	1 78	....	....	....	....	....	....
....	....	63	1 96	....	....	....	....	1	0 02
72	3 15	295	8 08	....	....	....	....	61	1 18
17	0 50	1,683	47 33	....	....	....	....	28	0 54
....	....	30	1 01	....	....	....	....	....	....
1	0 02	713	33 36	....	....	....	....	1	0 02
44	1 93	107	3 60	....	....	....	....	146	2 80
150	11 22	373	8 89	....	....	....	....	756	14 19
....	....	22	0 61	....	....	....	....	3	0 06
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	25	14	0 27
263	25 23	880	20 72	....	....	....	....	....	....
17	1 57	7	0 18	....	....	....	....	....	....
....	....	3	0 10	....	....	....	....	....	....
1,038	82 86	124	3 27	....	....	....	....	17	0 32
2,749	191 78	140	4 20	....	....	....	....	366	6 87
465	38 00	183	5 56	....	....	....	....	7	0 14
47	4 32	170	4 51	....	....	....	....	527	9 91
37	3 46	15	0 48	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	2	0 04
18	1 76	290	8 90	....	....	....	....	816	15 32
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89	....	....	267	5 16
18	1 80	32	1 26	....	....	....	....	....	....
750	48 96	7	0 19	....	....	....	....	3	0 06
8	0 60	....	....	....	....	....	....	....	....
37	3 33	22	0 82	....	....	....	....	1	0 02
184	10 51	9	0 33	....	....	....	....	37	0 74
4	0 39	42	1 24	....	....	....	....	3	0 06
81	7 83	17	0 48	....	....	....	....	....	....
52	2 85	239	6 28	....	....	....	....	1	0 02
431	32 59	10	0 29	....	....	....	....	10	0 02
24	2 27	....	....	....	....	....	....	2	0 04
9	0 90	6	0 19	....	....	....	....	....	....
1,413	117 02	397	12 60	....	....	....	....	....	....
16,592	877 53	7,416	224 15	7,936	79 36	32	0 93	3,178	59 86

N° (A) 18.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland. Ton'x.	Canal Welland. Péages.	Canaux du Saint-Laurent. Ton'x.	Canaux du Saint-Laurent. Péages.	Canal Chambly. Ton'x.	Canal Chambly. Péages.
Classe N° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47	....	....
Instruments aratoires	....	....	87	13 14	....	....
Faïencerie et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales	....	....	100	8 40	55	5 50
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
Verrerie, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
Marbre	3,556	533 40	20	3 93	....	....
Manille	139	20 85	1	0 19	....	....
Mélasse	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clous	129	12 40	3,352	521 13	....	....
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
Guénilles	60	12 00	181	35 20	....	....
Résine	....	....	1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude	99	14 59	787	149 97	....	....
Sucre	393	35 08	3,101	581 34	....	....
Pierre, ouvrée	9	1 70	365	18 70	1,273	102 45
Etain	246	36 51	552	96 86	....	....
Térébenthine	....	....	105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb	3	0 45	137	25 22	....	....
Blanc de céruse	....	....	330	65 32	....	....
Whisky et tous autres spiritueux	346	67 96	1,215	226 70	....	....
Marchandises non énumérées	50,202	7,472 07	11,213	1,673 86	3,690	279 51
Total, classe n° 4	55,831	8,306 24	28,597	4,258 47	7,363	620 83
Classe N° 5.						
Ecorce	....	....	13	3 75	....	....
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Courbes, pour bâtiments	....	....	....	....	....	....
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
" en radeaux	....	....	....	....	....	....
Bois de service, scié, sur navires	64,877	11,545 03	44,410	1,518 45	97,498	5,791 76
" en radeaux	....	....	4	0 15	63	5 00
Cercles	....	....	....	....	....	....
Traverses de chemins de fer, sur navires	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
" en radeaux	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	....	....	....	....	....	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	....	....	20,986	524 65	....	....
Bois de construction, carré, sur navires	20,354	3,049 94	2,183	36 78	....	....
" " en radeaux	262	16 49	6,770	169 70	....	....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	11	4 40	36	12 40	....	....
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	....	....	....	....	....	....
" " en rad.	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94	....	....
Douves et fonds, barils	155	12 40	....	....	....	....
" pipes	8	1 50	....	....	....	....
" Indes occidentales	....	....	....	....	....	....
" saloirs	....	....	9	0 17	....	....
Traverses	....	....	10,280	26 75	....	....
Echalas à houblon	....	....	....	....	....	....
Total, classe n° 5	99,101	15,255 22	117,495	3,124 38	119,817	6,684 47

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
28	5 32	28	2 99	....	....	....	....	....	....
16	2 62	131	15 95	....	....	....	....	4	0 11
....	....	67	8 68	....	....	....	....	9	0 23
....	....	25	2 25	....	....	....	....	2	0 05
33	4 44	40	4 56	....	....	....	....	72	1 86
4	0 76	78	8 55	....	....	....	....	13	0 35
....	....	4	0 36	....	....	....	....	10	0 26
....	....	....	....	....	....	....	....	7	0 18
24	1 42	102	9 55	....	....	....	....	44	1 10
11	0 75	319	30 06	....	....	....	....	122	3 59
25	2 70	416	39 12	....	....	....	....	85	2 17
1	0 19	36	4 25	....	....	....	....	....	....
....	....	28	2 99	....	....	....	....	....	....
3	0 44	6	0 54	....	....	....	....	5	0 13
....	....	5	0 45	....	....	....	....	....	....
....	....	15	1 94	....	....	....	....	13	0 33
18	1 24	501	49 53	....	....	....	....	99	2 53
3	0 29	23	2 82	....	....	....	....	....	....
2	0 15	12	1 17	....	....	....	....	1	0 03
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	25	2 31	....	....	....	....	25	0 64
1	0 05	33	3 00	....	....	....	....	....	....
20	1 34	88	8 86	....	....	....	....	12	0 32
402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	965	24 04
591	75 01	3,228	346 30	1,156	11 56	129	3 87	1,488	37 92
....	....	51	1 92	....	....	32	0 94	5	0 10
38	4 60	77	6 28	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
31,600	335 18	1,415	24 85	....	....	1,162	12 12	....	....
45,466	1,812 71	16,430	320 85	....	....	12,378	121 90	945	7 89
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
423,471	32,352 80	38,519	1,685 15	2,827	28 27	592	9 67	825	9 64
159	9 15	5	0 19	....	....	202	3 60	9	0 19
235	27 88	....	....	....	....	....	....	....	....
435	71 97	5,700	601 15	....	....	165	4 39	....	....
....	....	815	86 69	....	....	180	7 46	....	....
19	1 57	34	1 68	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	171	10 10	....	....
2,684	103 90	....	....	....	....	....	....	80	0 50
3,240	55 32	319	18 41	....	....	1,188	21 25	1,480	18 50
6	1 01	22	2 55	....	....	....	....	41	0 75
597	465 49	157	31 08	....	....	155	13 39	5	0 31
4	1 72	22	3 74	....	....	3	0 15	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12,662	292 24	572	13 40	....	....	3,742	30 10	27	0 30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
200	0 50	700	5 44	....	....	705	5 50	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
520,816	35,536 04	64,838	2,803 38	2,827	28 27	20,675	240 57	3,417	38 18

N° (A) 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent,		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
Cryolithe ou minerai chimique	2,871	145 55	2,083	104 15	....	......
Minerai de fer	....	....	....	....	....	... .
Pierre impropre à la taille, non ouvrée	2,813	281 30	11,028	226 95	566	56 60
Glace	1,150	57 50	....	... .	... .	... .
Total, classe spéciale	231,478	45,410 55	177,211	23,111 87	86,852	8,511 72
Total, fret et péages	960,020	198,823 88	544,187	62,726 56	228,919	19,346 58
Bois de construct. et autres bois, en fr..	389	17 76	9,728	1,056 98	....	....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franhise	14,604	2,136 20	382,879	12,188 40	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	975,013	200,977 84	936,794	75,971 94	229,264	19,376 92

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1890.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01	....	....	2,059	37 70
1,784	89 20	2,703	135 15	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	3	0 09	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	1,450	14 50
....	....	....	....	....	....	....	....	150	3 75
2,432	112 98	14,094	619 03	22,601	226 01	3	0 09	3,659	55 95
540,431	40,440 39	89,576	5,910 41	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05
44,610	515 72	14,520	242 00	....	....	....	....	....	....
....	....	5,217	151 01	....	....	....	....	....	....
585,041	40,956 11	109,313	6.303 42	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland. Tonneaux.	Canal Welland. Péages.	Canaux du St-Laurent. Tonneaux.	Canaux du St-Laurent. Péages.	Canal Chambly. Tonneaux.	Canal Chambly. Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	35,080	433 66	63,283	3,024 63	3,783	66 59
Produits des forêts.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce			13	3 75		
Courbes pour bâtiments						
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
En franchise						
Bois de chauffage	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
En franchise						
Cercles et échalas à houblon						
Bois de service scié	64,877	11,545 03	44,414	1,518 60	97,561	5,796 76
En franchise			3,908			
Mâts, espars, etc			20,986	524 65		
Traverses de chemins de fer	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
En franchise						
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94		
En franchise	389					
Douves, de toutes sortes	163	13 90	9	0 17		
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches						
Bois de construction, carré	20,616	3,066 43	8,953	206 48		
En franchise			5,820			
Traverses			10,280	26 75		
Total	99,383	15,231 26	126,870	3,067 04	119,799	6,682 83
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons			27	4 05		
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
En franchise			2			
Moutons			96	7 34	152	5 07
Total	68	3 04	917	67 52	215	7 17
Produits des animaux.						
Os			149	18 38	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	87	13 05	33	4 52		
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42		
En franchise			100			
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56		
En franchise	1					
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
En franchise			201			
Suif	77	12 40	26	2 44		
Laine	1,243	248 30	13	1 95		
En franchise	2					
Produits agricoles, non énumérés, animaux			973	137 46		
Total	1,831	357 05	2,445	252 07	344	34 20

MENTAIRE A—*Suite.*

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1891, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
359,727	3,675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nomb.	
12,569	162 91	5,423	130 86	....	....	9,547	88 85	16,651	197 02
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaax.		Tonneaux.		Ton'x.	
....	....	51	1 92	....	....	32	0 94	5	0 10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
31,600	335 18	1,415	24 85	....	....	1,162	12 12	....	....
16,440	....	....	....	....	....	....	....	....	....
45,466	1,812 71	16,430	320 85	....	....	12,378	121 90	945	7 89
4,786	....	14,520	....	....	....	....	....	....	....
235	27 88	....	....	....	....	....	....	....	....
423,630	32,361 95	38,524	1,685 34	2,827	28 27	794	13 27	834	9 83
486	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	1 57	34	1 68	....	....	171	10 10	....	....
435	71 97	6,515	687 84	....	....	345	11 85	....	....
10,000	....	....	....	....	....	....	....	....	....
12,662	292 24	572	13 40	....	....	3,742	30 10	27	0 30
10,678	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
597	465 49	157	31 08	....	....	155	13.39	5	0 31
4	1 72	22	3 74	....	....	3	0 15	....	....
5,924	159 22	319	18 41	....	....	1,188	21 25	1,560	19 00
2,220	....	....	....	....	....	....	....	....	....
200	0 50	700	5 44	....	....	705	5 50	....	....
565,382	35,530 43	79,259	2,794 55	2,827	28 27	20,675	240 57	3,376	37 43
750	48 96	7	0 19	....	....	....	....	3	0 06
8	0 60	....	....	....	....	....	....	....	....
184	10 51	9	0 33	....	....	....	....	37	0 74
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
431	32 59	10	0 29	....	....	....	....	10	0 02
1,373	92 66	26	0 81	....	....	....	....	50	0 82
18	1 80	32	1 26	....	....	....	....	....	....
37	3 33	22	0 82	....	....	....	....	1	0 02
4	0 39	42	1 24	....	....	....	....	3	0 06
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
81	7 83	17	0 48	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
52	2 85	239	6 28	....	....	....	....	1	0 02
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
24	2 27	....	....	....	....	....	....	2	0 04
9	0 90	6	0 19	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1,413	117 02	397	12 60	....	....	....	....	....	....
1,638	136 39	755	22 87	....	....	....	....	7	0 14

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	444	28 80	627	89 11	1	0 10
En franchise	52		2			
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Coton, brut			2	0 30		
Maïs	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35		
En franchise			55,264			
Lin et chanvre			2	0 19		
En franchise	1					
Fleur de farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
En franchise			3,324			
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88		
En franchise			67			
Manille	139	20 85	1	19		
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
En franchise			390			
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle	65,888	13,136 75	1,939	39 04		
En franchise			64,978			
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84		
En franchise			2			
Tabac, brut	1	0 20	12	1 40		
En franchise			1			
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92		
En franchise			159,785			
Total	553,373	108,883 26	414,956	6,589 07	7,569	320 65
Articles manufacturés.						
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47		
En franchise	31		40			
Instruments aratoires			87	13 14		
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
En franchise	469					
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
En franchise	2,380		539			
Faïencerie et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
En franchise	251					
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
En franchise	1		2			
Verrerie, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
En franchise	30		1			
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28		
En franchise	2,855					
Fer, en gueuse	499	99 80	4,475	547 77		
En franchise	112		371			
Fer, tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
En franchise	595		14			
Mélasse	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clou	129	12 40	3,352	521 13		
En franchise	560					
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
En franchise	64					
Tourteaux oléagineux			11	1 08		
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
En franchise	61					

pendant la saison de navigation, expirée le 31 décembre 1891, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89			267	5 16
44	1 93	107	3 60					146	2 80
150	11 22	373	8 89					756	14 19
		22	0 61					3	0 06
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	25	14	0 27
263	25 23	880	20 72						
17	1 57	7	0 18						
								7	0 18
1,038	82 86	124	3 27					17	0 32
2,749	191 78	140	4 20					366	6 87
465	38 00	183	5 56					7	0 14
47	4 32	170	4 51					527	9 91
37	3 46	15	0 48						
								2	0 04
18	1 76	290	8 90					816	15 32
5,373	412 97	3,361	95 69	7,488	74 88	25	25	2,928	55 26
28	5 32	28	2 99						
16	2 62	131	15 95					4	0 11
38	4 60	77	6 28						
		40	1 20			7	68		
24	2 36	222	5 90					102	1 92
		67	8 68					9	0 23
33	4 44	40	4 56					72	1 86
4	0 76	78	8 55					13	0 35
		60	1 78						
		63	1 96					1	0 02
72	3 15	295	8 08					61	1 18
24	1 42	102	9 55					44	1 10
11	0 75	319	30 06					122	3 59
25	2 70	416	39 12					85	2 17
		3	0 10						
1	0 19	36	4 25						

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures—Suite.		$ cts.		$ cts.		$ cts
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
do En fr.	22					
Résine			1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude	99	14 50	787	149 97		
do En fr.	377					
Spiritueux, whisky, etc	346	67 96	1,215	226 70		
do En fr.	294		105			
Acier	6,220	933 00	817	109 32		
Sucre	393	35 08	3,101	581 34		
do En fr.	412					
Etain	246	36 51	552	96 86		
do En fr.	23					
Térébenthine			105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb	3	0 45	137	25 22		
do En fr.	3					
Blanc de céruse			330	65 32		
do En fr.	50					
Articles en bois	11	4 40	36	12 40		
Total	19,485	1,701 44	56,765	5,612 33	2,888	269 87
Marchandises.						
Soufre, brut	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Argile, chaux et sable	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
do En fr.	206		563		345	
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
do En fr.			94,690			
Bois de teinture et matières tinctoriales			100	8 40	55	5 50
Poisson	305	40 56	328	31 27		
do En fr.	7					
Gypse			1,718	28 65		
Minerais, de toutes sortes	2,871	143 55	2,083	104 15		
do En fr.	544		1,410			
Marbre	3,556	533 40	20	3 93		
Guénilles	60	12 00	181	35 20		
Sel	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
do En fr.	4,391					
Pierre, de toutes sortes	9,424	1,603 40	16,522	597 81	3,143	289 45
do En fr.			750			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	51,352	7,529 57	11,213	1,673 86	3,690	279 51
do En fr.	810		278			
Total	300,873	55,308 63	334,841	27,925 57	98,449	9,527 43
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	975,013	198,823 88	936,794	62,726 56	229,264	19,346 58

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—*Fin.*

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
....	....	28	2 99	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	5	0 45	....	....	....	....	....	....
....	....	15	1 94	....	....	....	....	13	0 33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
20	1 34	88	8 86	....	....	....	....	12	0 32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	30	1 01	....	....	....	....	....	....
18	1 24	501	49 53	....	....	....	....	99	2 53
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	0 15	12	1 17	....	....	....	....	1	0 03
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	25	2 31	....	....	....	....	25	0 64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1	0 05	33	3 00	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	1 01	22	2 55	....	....	....	....	41	0 75
323	32 10	2,736	222 82	....	....	7	0 68	704	17 13
....	....	....	....	....	....	....	....	1	0 02
8,091	229 22	92	2 16	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01	....	....	2,059	37 70
....	....	4,313	....	....	....	....	....	....	....
....	....	25	2 25	....	....	....	....	2	0 05
3	0 26	73	1 90	448	4 48	....	....	6	0 12
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1,784	89 20	2,703	135 15	....	....	3	0 09	....	....
....	....	554	....	....	....	....	....	....	....
....	....	4	0 36	....	....	....	....	10	0 26
3	0 44	6	0 54	....	....	....	....	5	0 13
17	0 50	1,683	47 33	....	....	....	....	28	0 54
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4	0 31	736	36 18	....	....	....	....	1,451	14 52
....	....	350	....	....	....	....	....	....	....
402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	1,115	27 79
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
10,952	397 01	23,176	856 12	24,205	242 05	132	3 96	4,677	80 13
585,041	40,440 39	109,313	5,910 41	34,520	1,178 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 20.—Tableau indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891.

Canaux et bureaux.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland.										
Chippawa	....	22 24	11 03	3 79	11 84	9 78	6 02	5 30	....	70 00
Colborne	3,746 67	17,236 94	18,931 79	19,048 57	24,780 58	24,832 34	18,735 94	10,127 52	840 43	138,280 78
Dalhousie	2,620 79	11,465 72	8,606 53	6,407 44	6,852 84	8,199 83	10,952 98	3,694 07	24 35	58,824 55
Dunnville	....	30 19	118 38	40 95	52 81	28 80	106 43	116 57	....	494 13
Maitland	8 75	0 65	....	1 23	....	....	1 00	....	....	11 63
Robinson	49 46	105 53	71 93	32 81	64 99	8 73	95 91	107 08	13 39	549 83
Sainte-Catherine	64 32	80 83	54 76	87 48	109 84	85 54	65 47	41 48	3 24	592 96
Total, canal Welland	6,489 99	28,942 10	27,794 42	25,622 27	31,872 90	33,165 02	29,963 75	14,092 02	881 41	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent.										
Beauharnois	1 44	45 14	117 04	237 38	235 03	374 20	177 72	115 01	....	1,302 96
Cardinal	7 80	151 68	100 24	211 59	24 04	74 69	91 82	48 61	1 45	711 92
Cornwall	....	2,047 43	4,297 33	4,866 31	3,160 57	2,729 29	3,108 80	2,506 68	66 89	22,783 30
Kingston	....	1,687 13	1,969 31	1,909 78	1,242 03	813 58	1,681 84	1,169 74	....	10,473 41
Lachine	19 19	252 74	366 33	330 29	273 96	457 25	451 94	270 58	4 92	2,427 20
Montréal	140 79	2,789 07	3,390 96	4,371 38	4,605 41	3,961 51	3,146 65	2,622 00	....	25,027 77
Total, canaux du Saint-Laurent	169 22	6,973 19	10,241 21	11,926 73	9,541 04	8,410 52	8,658 77	6,732 62	73 26	62,726 56
Canal Chambly.										
Chambly	....	648 74	1,098 87	1,196 00	1,281 19	885 01	1,511 46	927 83	....	7,549 10
Saint-Jean	....	2,613 46	1,856 57	79 38	1,401 14	1,192 17	1,353 25	864 50	... ...	9,360 47
Saint-Ours	....	47 87	70 77	1,875 41	60 16	103 73	178 20	100 87	....	2,437 01
Total, canal Chambly	....	3,310 07	3,026 21	3,150 79	2,742 49	2,180 91	3,042 91	1,893 20	....	19,346 58

Canaux d'Ottawa.										
Ottawa	190 03	5,129 73	3,941 19	3,597 40	2,629 84	2,268 53	2,457 39	1,520 54		21,734 65
Carillon	9 67	21 92	9 64	8 98	6 10	5 59	24 82	32 11		118 83
Grenville	325 09	2,757 48	2,784 31	3,017 00	2,542 39	2,078 88	1,863 28	1,697 12		17,065 55
Sainte-Anne	17 09	147 77	203 04	274 81	234 00	245 07	304 48	94 10	1 00	1,521 36
Total, canaux d'Ottawa	541 88	8,056 90	6,938 18	6,898 19	5,412 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,440 39
Canal Rideau.										
Kingston Mills		165 94	282 46	329 49	257 00	178 89	153 16	112 96		1,479 90
Ottawa	9 14	393 84	706 02	620 32	600 07	539 26	681 64	348 11		3,898 40
Smith's Falls		29 05	54 91	175 69	102 81	85 27	52 56	31 82		532 11
Total, canal Rideau	9 14	588 83	1,043 39	1,125 50	959 88	803 42	887 36	492 89		5,910 41
Canal Saint-Pierre.										
Saint-Pierre	28 89	154 70	112 98	102 35	111 36	282 77	438 40	383 37	163 66	1,778 48
Canaux du district de Newcastle.										
Bobcaygeon		9 50	45 63	70 56	91 32	67 38	57 03	10 25		351 67
Buckhorn			20 75	10 85	9 40	8 75	0 30			50 05
Burleigh		3 93	18 83	18 60	11 39	21 57	19 93	1 75		96 00
Fenelon Falls		0 50	2 25	0 50	0 50	3 70		1 25		8 70
Hastings		1 50	4 25	8 00	6 25	2 25	1 25			23 50
Peterborough	2 70	12 10	22 24	21 35	18 74	21 59	16 54	6 55		121 81
Total, canaux du district de Newcastle	2 70	27 53	113 95	129 86	137 60	125 24	95 05	19 80		651 73
Canal Murray.										
Brighton	13 52	54 85	135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28		670 05
Grand total	7,255 34	48,108 17	49,406 01	49,101 78	50,956 34	49,629 80	47,882 26	26,889 05	1,119 33	330,348 08

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

Nº (A) 21.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Des. cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	1,147	92,764	86,418	74,643	2,352	262	292	7,294	89,946	174,963	179,008	353,971	3,952 11
do à voiles	641	30,005	28,405	48,708	4,835	288	....	9,056	52,624	88,057	85,864	173,921	3,460 34
Total. du Canad....a	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	292	16,350	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Navires américains, à vapeur	522	1	1	9,180	204	227,752	195,905	201	45,412	237,134	241,522	478,656	7,187 03
do à voiles	284	91	40	3,887	576	48,252	35,005	457	15,300	52,687	50,921	103,608	2,306 06
Total, Etats-Unis	806	92	41	13,067	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Grand total, canal Welland	2,594	122,861	114,864	136,418	7,967	276,554	231,202	17,008	203,282	552,841	557,315	1,110,156	16,905 54
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,041	353,192	299,992	17,127	608	....	....	....	5,347	370,319	305,947	676,266	3,920 31
do à voiles	5,706	550,410	407,809	46,487	320	....	....	....	70,129	596,897	478,258	1,075,155	11,565 42
Total, du Canada	747	903,602	707,801	63,614	928	....	....	....	75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Navires américains, à vapeur	582	307	1,377	3,761	75	6,134	6,965	63	5,298	10,265	13,715	23,980	184 98
do à voiles	604	517	14,083	7,349	1,602	875	943	30,362	10,497	39.103	27,125	66,228	517 62
Total, Etats-Unis	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent.	1,933	904,426	723,261	74,724	2,605	7,009	7,908	30,425	91,271	1,016,584	825,045	1,841,629	16,188 33
Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	464	32,206	31,006	94	....	....	....	....	746	32,300	31,752	64,052	206 74

do à voiles	555	10,411	9,792	7,339					17,240	17,750	27,032	44,782	632 22
Total, du Canada	1,019	42,617	40,798	7,433					17,986	50,050	58,784	108,834	838 96
Navires américains, à vapeur	28	352	309	134					230	486	539	1,025	10 54
do à voiles	1,006	1,471	2,660	41,875					69,865	43,346	72,525	115,871	1,588 34
Total, Etats-Unis	1,034	1,823	2,969	42,009					70,095	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Grand total, canal Chambly	2,053	44,440	43,767	49,442					88,081	93,882	131,848	225,730	2,437 84
Canaux d'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur	1,025	52,480	112,784		2,312					52,480	115,096	167.576	682 17
do à voiles	1,123	8,699	134,287		18,040					8,699	152,327	161,026	2,274 15
Total, du Canada	2,148	61,179	247,071		20,352					61,179	267,423	328,602	2,956 32
Navires américains, à vapeur	4	102	33		51					102	84	186	2 29
do à voiles	312	4,677	1,043		25,219					4,677	26,262	30,939	717 31
Total, Etats-Unis	316	4,779	1,076		25,270					4,779	26,346	31,125	719 60
Grand total, canaux d'Ottawa	2,464	65,958	248,147		45,622					65,958	293,769	359,727	3,675 92
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur	1,299	35,585	42,426	126						35,711	42,426	78,137	762 11
do à voiles	945	32,445	35,649	871						33,316	35,649	68,965	766 05
Total, du Canada	2,244	68,030	78,075	997						69,027	78,075	147,102	1,528 16
Navires américains, à vapeur	69	323	388							323	388	711	16 83
do à voiles	181	2,314	9,851	4,479						6,793	9,851	16,644	241 70
Total, Etats-Unis	250	2,637	10,239	4,479						7,116	10,239	17,355	258 53
Grand total, canal Rideau	2,494	70,677	88,314	5,476						76,143	88,314	164,457	1,786 69
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	129	11,167	11,983							11,167	11,983	23,150	463 00
do à voiles	992	24,150	24.364							24,150	24,364	48,514	970 28
Grand total, canal Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347							35,317	36,347	71,664	1,433 28

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canaux de la Vallée de la Trent.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	747	14,749	14,844	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,749	14,844	29,593	223 59
do à voiles	385	11,904	11,071	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,904	11,071	22,975	93 33
Total, du Canada	1,132	26,653	25,915	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,653	25,915	52,568	316 92
Navires américains, à vapeur	2	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	8	50
do à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	2	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	8	50
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent	1,134	26,657	25,919	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,657	25,919	52,576	317 42
Canal Murray.													
Navires canadiens, à vapeur	859	90,376	31,935	5,325	.....	.....	.....	.....	6,733	95,701	38,668	134,369	226 93
do à voiles	188	5,975	4,403	1,038	175	.....	.....	.....	1,411	7,013	5,989	13,002	51 69
Total, du Canada	1,047	96,351	36,338	6,363	175	.....	.....	.....	8,144	102,714	44,657	147,371	278 62
Navires américains, à vapeur	2	163	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163	5	168	0 50
do à voiles	6	35	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	57	92	2 00
Total, Etats-Unis	8	198	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	62	260	2 50
Grand total, canal Murray	1,055	96,549	36,400	6,363	175	.....	.....	.....	8,144	102,912	44,719	147,631	281 12

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonnaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													$ cts.
Welland	1,788	122,769	114,823	123,351	7,187	550	292	16,350	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412 45
Saint-Laurent	747	903,602	707,801	63,614	928				75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Chambly	1,019	42,617	40,798	7,433					17,986	50,050	58,784	108,834	838 96
Ottawa	2,148	61,179	247,071		20,352					61,179	267,423	328,602	2,956 32
Rideau	2,244	68,030	78,075	997						69,027	78,075	147,102	1,528 16
Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347							35,317	36,347	71,664	1,433 28
Canaux de la Vallée de la Trent	1,132	26,653	25,915							26,653	25,915	52,568	316 92
Murray	1,047	96,351	36,338	6,363	175				8,144	102,714	44,657	147,371	278 62
Total, du Canada	11,246	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	30,250 44
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	806	92	41	13,067	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Saint-Laurent	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,009	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Chambly	1,034	1,823	2,969	42,009					70,095	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Ottawa	316	4,779	1,076		25,270					4,779	26,346	31,125	719 60
Rideau	250	2,637	10,239	4,479						7,116	10,239	17,355	258 53
Saint-pierre													
Canaux de la Vallée de la Trent	2	4	4							4	4	8	0 50
Murray	8	198	62							198	62	260	2 50
Total, Etats-Unis	3,602	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	12,775 70
Grand total, canadiens et américains	14,848	1,366,875	1,317,019	272,423	56,369	283,563	239,110	47,433	390,778	1,970,294	2,003,276	3,973,570	43,026 14

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

No (A) 21½.—Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1890 et 1891, et le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
1890.												$ cts.
Canal Welland	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853	60,720 30
Canal Chambly	8,224	4,118	85,113	6,085				98,867	93,337	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau	81,219	26,289	6,066						87,285	26,289	113,574	6,145 21
Canaux de l'Ottawa	527	537,253	8	113,567					535	650,820	651,355	48,226 36
Canal Saint-Pierre	5,889	26,342							5,889	26,342	32,231	1,742 01
Canaux de la Vallée de la Trent	22,297	2,382							22,297	2,382	24,679	708 94
Canal Murray	4,606	7,896	6,190					91	10,798	7,985	18,783	707 03
1891.												
Canal Welland	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794	62,726 56
Canal Chambly	56,763	7,547	66,881					98,073	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau	69,714	28,142	11,457						81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa	871	476,735		107,435					871	584,170	585,041	40,440 39
Canal Saint-Pierre	6,512	28,008							6,512	28,008	34,520	1,778 48
Canaux de la Vallée de la Trent	16,632	4,207							16,632	4,207	20,839	651 73
Canal Murray	5,002	4,322	906	250			24	1,238	5,932	5,810	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er mars 1892.

TARIF DES PÉAGES.

N° 22.—Tarif des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY

(A.C., 25 avril 1873).

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Sainte-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur........par tonne	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Navires à voiles et autres do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus..	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessous de 21 ans, chacun..	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydrauliq. Argile, chaux et sable.......... .... Soufre .. .. Maïs. . ... Fleur de farine................... Fer, chemin de fer..... .... do en gueuse............ . ... do tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888). .... Plâtre, gypse................ ..... Sel.................................. Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement....... . ... Produits agricoles, légumes, non énumérés......... .. .. Produits agricoles, animaux, non énumérés....................... Pierre, pour la taille .. . . Blé..	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 0	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1891.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A.C., 25 JUILLET 1888).

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	Whitlaw's à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{16}$	0 00$\frac{3}{4}$	0 00$\frac{3}{16}$
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03		0 03

N° 22.—Tarif des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Welland, vers l'est.	Lac Erié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chacun	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chacun	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Trav. de ch. de fer, sur nav., chaque	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
do do en rad., chaque	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Piquets et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Piquets et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do do pipes do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do do des Ant. par M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do do saloirs, scié ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. C., 28 oct. 1882)	0 15	0 05	....	0 05	Vers	l'ouest.	....	....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	....	....	....	....	....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon. à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	Whitlaw s à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

——	Ton'x.	——	Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds	....	Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces	....	Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 3 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorce, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Briques, communes, 1,000	2	Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Biquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipes, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Antilles, 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do barils, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloirs, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon 1	⅞
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pds cub.	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de ch. de fer, 16, ou 50 pieds cubes	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds cubes	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. 77. Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅜
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	⅜
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	⅜
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	⅛
10. De Dunnville à Maitland	¼
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅝
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	⅛
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	⅛

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	⅓
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront	⅔

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b*.) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie nº 4.

(*c*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **90.** Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

			Cents.
Blé et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	do	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonneau	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc	do	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 47 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaires, pour dommage par le feu ou autrement.

f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant alloués aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionnés ci-après, savoir :—

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(*b*) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à recevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine.—Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Et il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art **96.** Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, berge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99.**—*Droits de tonnage.*

	Par ton. de registre.
Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.**—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc

Note.

Art. **101.** (*a*) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(*b*) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(*c*) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(*d*) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.**—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls feront	1	tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 do	1	do
Poissons, viandes, poix, goudron	7 do	1	do
Chevaux	2 à 1 tonn.		
Bêtes à cornes	3 do		
Moutons	15 do		
Cochons	10 do		

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse nº 3 et l'écluse nº 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104.** *(a)* Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,		bateaux à vapeur,	pour la saison	$ 8 00
do	do	barges	do	4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur	do	50 00
do	à d'autres stations,	do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. **106.** *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(*a*) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(*b*) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(*c*) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(*d*) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(*e*) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(*f*) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(*g*) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, " et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou ⅓ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou ⅔ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou ⅔ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perçeption des péages.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :-

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinée à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé) JOHN J. McGEE.

Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA

MERCREDI, le 25e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 25 mars 1891, autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles y dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison allégée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de

plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions des arrêtés du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.*

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés recommande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1er décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village ;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé.) JOHN J. McGEE

Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statut revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver, et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

B. H. TEAKLES,

Premier commis, recettes des canaux

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
1er mars 1892.

RAPPORT

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1891.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1892

[N° 9b—1891.] *Prix :* 10 *centins.*

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 28 avril 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, qui a été compilée de rapports assermentés faits par les différentes compagnies de chemins de fer au ministre des chemins de fer et canaux. J'introduis en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1836	0	1864	2,145
1837	16	1865	2,145
1838	16	1866	2,150
1839	16	1867	2,258
1840	16	1868	2,269
1841	16	1869	2,497
1842	16	1870	2,497
1843	16	1871	2,497
1844	16	1872	2,508
1845		1873	2,638
1846		1874	2,642
1847	59	1875	4,826
1848	59	1876	5,157
1849	59	1877	5,574
1850	71	1878	6,143
1851	93	1879	6,484
1852	212	1880	6,891
1853	423	1881	7,260
1854	657	1882	7,530
1855	855	1883	8,726
1856	1,296	1884	9,658
1857	1,428	1885	10,149
1858	1,654	1886	10,697
1859	1,997	1887	11,691
1860	2,087	1888	12,162
1861	2,087	1889	12,628
1862	2,110	1890	13,256
1863	2,110	1891	14,009

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées)......	14,633
Longueur des voies de garage..............................	1,665
Milles de lisses de fer sur la ligne principale............	764
do d'acier do	13,869
Capital versé (y compris les quatre items suivants)...	$816,622,758
Bonis payés par le gouvernement........................	147,165,432
Prêts faits do	21,201,314
Actions souscrites par le gouvernement.	300,000
Subventions municipales....................................	13,792,509
Milles de chemins de fer en exploitation...........	14,009
Recettes..	$48,192,099
Frais d'exploitation..	34,960,449
Profits nets..	13,231,649
Voyageurs transportés..	13,222,568
Tonnes de fret transportées...............	21,753,290
Milles parcourus par les trains..............................	43,399,178
Voyageurs tués..............	13
Nombre d'élévateurs................	42
Passage de niveau, gardés....................................	131
do non gardés................................	8,708
Ponts au-dessus de la voie....................................	384
Passages de niveau d'autres chemins de fer.............	193
Raccordements avec d'autres chemins de fer......	297
do des embranchements..............	187
Locomotives, en propriété....................................	1,800
do louées..	50
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété........	125
do do loués..	17
Voitures de 1re classe, en propriété......................	818
do do louées..................................	31
do 2e classe et d'immigrants, en propriété.	609
do do do louées...... ...	15
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété..	535
do do do loués............	25
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété...	30,740
do do loués.............	3,625
Wagons-plateformes, en propriété..........................	14,325
do loués......................	289
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété...	3,437
do do loués.......... ...	122

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

——	Milles construits.	Montant.	Par mille.	
		$ cts.	$ cts.	
Capital des actions ordinaires	14,633	238,769,386 36	16,317 11	
do privilégiées	14,633	101,000,400 39	6,902 23	
Dette garantie par obligations	14,653	292,291,653 68	19,974 82	
Aide du gouvernement fédéral	14,633	142,934,780 54	9,767 97	
do d'Ontario	6,089	6,032,584 92	990 73	Egal à une moyenne de $1,759.34 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	2,806	10,879,133 93	3,877 09	
do du Nouveau-Brunswick	1,360	4,297,500 71	3,159 98	
do de la Nouvelle-Ecosse	788	2,007,995 87	2,548 22	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	....	....	
do du Manitoba	1,312	2,477,250 00	1,888 15	
do de la Colombie-Britannique	687	37,500 00	54 58	
do des Territoires du Nord-Ouest	1,373	....	....	
Aide des municipalités d'Ontario	6,089	10,166,305 81	1,669 63	
do do de Québec	2,806	2,428,918 62	865 62	
do do du Nouveau-Brunswick	1,360	286,500 00	210 66	
do do de la Nouvelle-Ecosse	788	277,685 00	352 39	
do do de l'Ile du Prince-Edouard	211	....	....	
do do du Manitoba	1,312	595,600 00	453 96	
do do de la Colombie-Britannique	687	37,500 00	54 58	
do do des Territoires du Nord-Ouest	1,373	25,000 00	18 21	
Capital provenant d'autres sources	14,626	2,102,062 38	143 73	
Total	14,633	816,647,758 21	55,808 62	

Prêts du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée :—

Gouvernement	fédéral	$ 146,791,274 10
do	d'Ontario	6,187,007 44
do	de Québec	14,397,508 12
do	du Nouveau-Brunswick	4,587,346 81
do	de la Nouvelle-Ecosse	2,135,995 87
do	du Manitoba	2,478,300 00
do	de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités	d'Ontario	10,347,041 78
do	de Québec	4,255,774 00
do	du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do	de la Nouvelle-Ecosse	277,685 00
do	du Manitoba	595,600 00
do	de la Colombie-Britannique	37,500 00
do	des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
		$ 192,470,033 12

ACCIDENTS FATALS.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	1	23	2	26
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	4	1	11	16
En préparant les trains	......	1	......	1
Attelant les wagons	......	7	......	7
Collisions et déraillements	8	10	1	19
Frappant des ponts	......	2	......	2
Marchant ou étant sur la voie	......	12	99	111
Autres causes	......	9	5	14
Totaux	13	65	118	196

CONCESSIONS de terrains aux chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				$
Calgary et Edmonton	Fédéral	2,176,000		
Pacifique Canadien	do	26,408,000	10,427,129	22,189,657
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	do	4,968,000	108,995	471,468
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000		
Grand Nord	Québec	140,000		
Grand-Nord-Ouest-Central	Fédéral	2,880,000		
Colonisation du lac Témiscamingue	Québec	250,000		
Basses-Laurentides	do	480,000	385,386	134,885
Manitoba et Nord-Ouest	Fédéral	2,918,400	225,762	573,284
Montréal et Occidental	Québec	350,000		
*Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	Fédéral	1,401,600	95,641	128,399
Ottawa et Vallée de la Gatineau	Québec	450,000		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Fédéral	1,329,333	128,000	121,600
Québec et Lac Saint-Jean	Québec	1,390,000	1,390,000	973,000
Comtés de l'Ouest	Nouvelle-Ecosse	150,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Fédéral	1,536,000		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	do	8,480,000		

* Maintenant Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.

Les renseignements ont de nouveau été très retardés, par la faute de diverses petites compagnies qui négligent d'envoyer leurs rapports à temps, et dont quelques-uns ont été reçus à différentes dates en mars et avril, au lieu de l'avoir été le ou avant le 1er octobre, suivant les termes de l'acte. Je ne puis que répéter les recommandations souvent faites déjà de mettre la loi en force à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Le secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1891.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore, sur le C.P.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge		174·12
Albert-Southern	Embranchement de la jonction Harvey à Alma		17·00
Baie des Chaleurs	Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés)		100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc		3·50
Brantford, Waterloo et Lac Erié	Brantford, Ont., à Waterford, Ont		17·00
Bouctouche et Moncton	Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B		32·00
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	Brockville à Westport		45 00
Calgary et Edmonton	Calgary à Edmonton } (156·30 milles de voie posés)	191·97	
	do Macleod	105·00	
			296·97
Canada-Atlantique	Cité d'Ottawa jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et Lacolle		138·00
Canada-Southern	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	126·18	
	Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de St-Clair—Jonct. de St-Clair à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City	5·50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea	7 00	
	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	13·80	
			378·91
Canada-Eastern	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—		
	Gibson à la jonction de Chatham, ch. de fer Interc.	107·00	
	Blackville à Indiantown	9·00	
	Chatham à la jonction de Chatham	11·00	
Canadien du Pacifique:			127·00
Possédé	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906·50	
	do Québec à la jonction de St-Martin	159·80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive-Nord)	Embranchement—Grandes-Piles à Trois-Rivières	27·50	
	do Jonction de Joliette à St-Félix	16·80	
	do do Berthier à Berthier	2·00	
	do Ste-Thérèse à St-Lin	15·00	
	do do St-Eustache	8·00	
	do Jonction de St-Lin à St-Jérôme	11·00	
	do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham	4·20	
	do Hull à Aylmer	7·50	
	do Jonction de Carleton à Brockville	45·50	
	do Sudbury aux Mines de Cuivre	5·00	
	do do Sault Ste-Marie	182·50	
	do Jonction de Winnipeg à Emerson	64·80	
(Y compris le ch. de fer de colonisat. du Manitoba et du S.-O.)	do Winnipeg à Deloraine	201·60	
	do do Glenboro'	116·80	
	do Rosenfeld à Gretna	13·70	
	do Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	do do Stonewall	18·10	
	do Vancouver à Coal Harbour	1·20	
	do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest	9·20	
	Total de milles possédés	3,839·20	
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de Mattawamkeag, (y compris les anciens chemins de fer International, Waterloo et Magog)	336·10	
	Saint-Laurent et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott 51·80		
	Jonction de la Chaudière à Ottawa 4·70		
	56·50	56·50	
	A reporter	392·60	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report..		392·60	
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes affermées	Ontario et Québec—			
	Montréal à Jonction de Toronto	339·00		
	London à Windsor	112·00		
			451·00	
	Credit Valley—			
	Jonction de Toronto à St-Thomas	116·10		
	Jonction de Streetsville à Melville	31·60		
	Cataract à Elora	27·50		
			175·20	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto à Owen-Sound	116·60		
	Orangeville à Teeswater	67·10		
	Glenannan à Wingham	5·00		
			188·70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—Woodstock à London.		26·60	
	Jonction de Guelph— Guelph, Ont., à la Jonction de Guelph, sur le chemin de fer de Credit Valley, C.P.C.		15·50	
	Nouveau-Brunswick—			
	De Gibson à Edmundston	164 00		
	Emb. de la jonct de Newbury à Woodstock	6 00		
	do Aroostock à la frontière du Maine.	4 00		
	Woodstock à St-Stephens et St-Andrews	127 00		
	Carleton à Ste-Croix et Vanceboro'	92 00		
	Jonction de Frédéricton à Frédéricton	22 50		
			415·50	
	Colombie et Kootenay— De la décharge du lac Kootenay à la riv. Colombie.		28·50	
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue.		3·20	
	Total de milles affermés		1,696·80	
	do possédés		3,839·20	
	do en exploitation.		....	5,536·00
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis	675 00		
	Moncton à St-Jean	89 00		
	Truro à Trenton	44 00		
	New-Glasgow à Mulgrave	82 00		
	Stellarton à Pictou	14 00		
	Pointe Tupper à Sydney	91 00		
	Trenton à Pictou Landing	7 00		
	Painsec à la Pointe-du-Chêne	11 00		
	Emb. à Sydney-Nord	5 00		
	do Dalhousie	7 00		
	do St-Charles	25 00		
	do Dartmouth.	5 00		
	do Indiantown	14 00		
	do Jonction d'Oxford à la Pte Brown..	67 00		
	do Pugwash	5 00		
			1,141·00	
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Georgetown	147 00		
	Emb.—Mount Stewart à Souris	38·40		
	do Alberton à Tignish	13·10		
	do Ligne de Comté à Cap-Traverse	12·10		
			210·60	
				1,351·60

Tableau indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Caraquette	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B	......	68·00
Carillon et Grenville	Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)	....	13·00
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon	....	104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman	44·66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham)	30·00	
			74·66
Vallée de la Cornwallis	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis	......	14 00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow	14·00	
			46·00
Comté de Drummond	De Sainte-Rosalie, P.Q., à Ball's Wharf, se relie au C.C.P. à Drummondville	....	62·81
Elgin, Petitcodiac et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial ; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King	......	28·00
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont. ; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental	....	75·75
Esquimalt et Nanaïmo	Victoria à Wellington	....	78·00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western, à Ste-Marie	....	1·33
Grand-Tronc— Divis. du Grand-Tronc (poss.)	Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond	719·50	
	Montréal à Dorval	10·25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edward au Gr.-Occidental	3·00	
	Embranchement—De Montréal aux quais	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doucet's Landing	35·25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston.	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	14·50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London	22·00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	66·00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	6·50	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst	111·49	
	Embranch.—Allandale à Collingwood	31·76	
	do Collingwood à Meaford	20·50	
	do Tramway de Flos—Elmsvale à Hillsdale	8·28	
	A reporter	1,053·28	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report	1,053·28	
Grand-Tronc—*Suite.* Divis. du Grand-Tronc (poss.)	Hamilton et Nord-Ouest— Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron	134·07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood	39·83	
Division du Grand-Occidental	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor	229·50	
	Embranch. de Toronto—D'Hamilton à Toronto	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	do Brant—D'Harrisburg à Brantford	8·00	
	do Sarnia—Komoka à Sarnia	50.75	
	do Petrolea—Wyoming à Petrolea	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe	145·50	
	Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.	25·00	
Affermés et en exploitation	Wellington, Grey et Bruce—Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine	168·35	
	London et Port-Stanley—London à Port-Stanley	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction Tilsonburg	34·75	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, et Stratford et Huron		
	Buffalo et lac Huron—Goderich à Fort-Erié	162·00	
	Baie Georgienne et Lac Erié—Port-Dover à Wiarton	172·75	
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan	17·00	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield	81·25	
	Jonction du Nord et du Pacif. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Canadien du Pacif. à la riv. de la Vase, lac Nipissingue)	111·37	
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene	33·34	
	Cobourg, Blairton et Marmora—De Cobourg à Harwood 15·00		
	De Blairton au C. C. P. 8·00		
		18·00	
Affermés—Division de Midland	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland sur la baie Georgienne	165·75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe)	111·50	
	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'	85·40	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay	99·75	
	De la jonction de Madoc et Bridgewater	8·50	
	Peterboro' au quai Chemong	8·22	
		*	3,143·22
Grand-Occidental	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles)	220·00	
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (13 milles de voie sont posés)	36·00	
Affermés	Montréal et Sorel—De la jonction du G.-T. à Saint-Lambert, jusqu'à Armstrong, vis-à-vis Sorel	45·00	
			301·00
Grand-Northern	A partir de Saint-André, sur la riv. Ottawa, jusqu'à Québec; 18 milles construits de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne	....	170·00
Grand Central du Nord-Ouest	Brandon, *viâ* Battleford, aux Montagnes Rocheuses	....	50·00

*Y compris divers raccordements, 5·06 milles.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Hereford	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, se reliant avec le chemin de fer C.C.P. à Cookshire, et avec le Québec-Central à Dudswell	48·04	
	Dudswell aux carr. à chaux (Dominion Lime Company)	4·80	
			52.84
Irondale, Brancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmont à Brancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.C.P. à Ottawa. 12 milles de voie posés)	....	225·00
Joggins	De Maccan Station, Intercolonial, à Prospect-Mine	....	13·00
Kent Northern	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial	....	34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—Kingston à Pembroke	103·00	
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville	4·00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville	1·00	
Kingston et Pembroke.	Emb. de Glendon—Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethune, moul. Lavant, moul. de Clyde Forks et moul. Francis	4·00	
			112·00
	(Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac. au lac Sharbot et à Renfrew).		
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	Ci-devant le Napanee, Tamworth et Québec :—		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmith	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	
			56·45
L'Assomption	De la station de L'Epiphanie, C. C. P., à L'Assomption	....	3·00
Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	De Walkerton, Ont., sur le Grand-Tronc, à Leamington, sur le chemin de fer Canada-Southern	....	42·00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	Mattawa à la tête du lac Kippewa	....	15·50
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean. (39 milles de voie posés)	....	42·75
Manitoba et Nord-Ouest	Du Portage-la-Prairie à Yorkton	223·05	
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City	15·47	
			249 97
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.	2·00	
			34·00
Montréal et Lac Makinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon	....	12·75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., à son raccord. av. le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le ch. de fer de jonct. du lac Champlain et du St-Laurent	... .	23·60
Montréal et de l'Ouest	De Saint-Jérôme, sur le C.C.P. à Sainte-Agathe. (18 milles construits)	....	30·00
Montréal et Ottawa	Jonction de Vaudreuil, ch. de fer du G.-T., à Rigaud.	....	16·50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin	....	36·00
Pacifique-Nord et Manitoba	Winnipeg à la frontière internationale	65·30	
	Jonction du Portage au Portage-la-Prairie	52·50	
	Morris à Brandon	145·50	
			263·30
Nosbonsing et Nipissingue	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue	....	5·50
Central, Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E	....	74·00
Montagne Orford	De Eastman à Kingsbury, P.Q. (10 milles en voie de construction)	....	31·00
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la station du Pacifique Canadien à Hull, Qué., à Wakefield	....	20·00
Pontiac et Renfrew	De la stat. de Wyman, sur le ch. de fer de jonct. de Pontiac du Pac. aux mines de Bristol, Cté de Pontiac, Q.	....	4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont	....	85·00
	(Les lisses ne sont posées que sur 71 milles à p. Aylmer)		
Port-Arthur, Duluth Ouest	Port-Arthur à la frontière Internationale	....	84·66
	(Se relie au C.C.P. à Port-Arthur et au Fort-William ; 60 milles de voie posés)		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'à Prince-Albert	....	247·19
Québec et Lac Saint-Jean	Québec à Roberval	191·00	
	De la jonction Chambord à Chicoutimi et St-Alphonse	5·00	
	De la jonction de Lorette à la jonction du Can. du Pac.	8·00	
			204·00
	De sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 191 milles terminés		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins	10·00	
	Rivière à Pierre à La Tuque	45·00	
	Chambord à Chicoutimi	70·00	
			153·50
Québec-Central	Ligne-mère—Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, chemin de fer Intercolonial, 5 miles de Lévis, Qué	137·50	
	Emb. Chaudière—Jonction de la Beauce à St-François.	15·00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1·00	
			25·00
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué, à Ste-Anne	....	21·00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Q., à l'est vers Waterloo	....	43·00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Chapleau et du Saint-Laurent)		
Shuswap et Okanagon	De Sicamous, C.C.P., à proximité du lac Okanagon	....	51·00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B	....	82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (12 milles en construction)	....	37·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	44·00	
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—Drummondville à L'Avenir	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire	9·00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume	63·00	
			260·00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara Central	Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara		12·35
Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick		1·75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (7 milles en voie de construction)		65·00
Salisbury et Harvey	Ci-devant chemin de fer Albert—		
	Salisbury à Albert	45·00	
	Embranchement aux moulins	2·00	
	Hillsboro' à l'île Gray	1·00	
	Albert à Prescott	1·00	
	Harvey à Albert	3·00	
	Creek Pierreux à la mine de Manganèse	1·25	
			53·25
Compagnie du Tunnel St-Clair	D'un point sur le chemin de fer G.-T. dans la ville de Sarnia jusqu'à un point de la jonction de Chicago et du G.-T. à Port Huron, E.-U.A		2·23
Mille-Iles	Gananoque à la station de Gananoque, ch. de fer G.-T.		4·08
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.		81·00
Vallée de la Tobique	De Perth-Centre, sur le chemin de fer C.P., à Red Rapids (6 milles de rails posés)		14·00
Jonction de Waterloo	De Waterloo à Elmira (en voie de construction)		10·25
Comtés de l'Ouest	Yarmouth à Annapolis, N.-E		87·00
Windsor et Annapolis	Windsor à Annapolis, N.-E	84·00	
Ligne affermée	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 miles d'Halifax.	32·00	
			116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction)		110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie-d'Hudson (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)		650·00

No 1.—Tableau sommaire du capital pour l'année terminée le 30 juin 1891.

Numéros	Nom du chemin de fer	Longueur de la ligne — Complétée (Lisses posées) Milles	En construction Milles	Capital, actions ordinaires — Autorisé $ cts	Souscrit $ cts	Versé $ cts	Capital, actions privilégiées — Autorisé $ cts	Souscrit $ cts	Versé $ cts	Dette fondée — Autorisé $ cts	Versé $ cts	Taux d'intérêt pour 100	Nom du gouvernement
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174 12		712,429 29	492,429 29	492,429 29	1,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	3,200,807 50	3,200,807 50	6	
2	Albert-Southern	17 00	1 00	150,000 00	150,000 00	125,020 00				159,588 93			Canada $51,200 00; N.-Brunswick 52,500 00
3	Baie des Chaleurs	60 00		3,000,000 00	300,000 00	30,000 00							Canada 620,000 00; Québec 700,000 00
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinte	3 50		500,000 00	100,000 00	77,600 00							
5	Brantford, Waterloo et Lac Érié	17 00		500,000 00	107,600 00	17,600 00				60,500 00	60,500 00	6	
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45 00			1,185,000 00	1,185,000 00				760,000 00			Canada
7	Bouctouche et Moncton	32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00					1,125,000 00	5	do
8	Calgary et Edmonton	156 30		1,000,000 00	250,000 00	25,000 00				310,000 00	310,000 00	6	Canada $102,400 00; N. Brunswick 96,000 00
										5,519,946 66	5,519,946 66	6	
9	Canada-Atlantique	138 00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	4,050,000 00			Canada 314,400 00; Ontario 270,000 00; Québec 200,000 00
10	Canada-Eastern	127 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							Canada 344,439 84; N.-Brunswick 353,500 00
11	Canada-Southern	378 91		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				26,000,000 00	19,272,600 59	5	Canada 51,200 00; Ontario 147,858 65
12	Chemins de fer de l'État :—	1,352 60											
	Intercolonial 963 50												Canada
	Prolongement-Est 80 00												Canada $1,321,986 89; N.-Écosse 643,545 00
	Cap-Breton 98 50												Canada
	Île du Prince-Édouard 210 60												do
13	Canadien du Pacifique 3,115 30	5,536 90		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00					83,324,687 99	3½ to 5	Canada $56,713,711 10; Ontario 1,479,000 00; Colombie Br. 37,500 00
	Atlantique et Nord-Ouest 336 10			1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	3,240,000 00	3,240,000 00	3,240,000 0	6,172,666 00	6,472,666 00	5	Canada 156,800 00; Québec 711,122 02
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 217 80			1,000,000 00	700,000 00	700,000 00				3,744,000 00	2,544,000 00	5	Manitoba
	Rive-Nord 206 10			1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00				5,225,000 00	1,593,533 60	5	Canada $954,000 00; Québec 2,516,000 00
	Saint-Laurent et Ottawa 56 50			2,710,090 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00	4	
	Toronto, Grey et Bruce 188 70			1,000,000 00	813,800 00	785,490 00				3,500,000 00	3,500,000 00	4	Canada $18,656 00; Ontario 375,282 00
	Ontario et Québec 451 50			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00				19,502,591 33	19,502,591 33	5	Canada
	Credit Valley 175 20												Ontario
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26 60			500,000 00	210,000 00	21,000 00							Canada
	Jonction de Guelph 15 00			30,000 00	10,000 00	1,000 00							do
	Nouveau-Brunswick 171 90			3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00				1,590,640 80	1,504,321 37	1, 5 & 6	N.-Brunswick
	Nouveau-Brunswick et Canada 127 00			2,288,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	6	do
	Saint-Jean et Maine 92 00			2,676,666 66	2,651,153 44	2,651,153 44				243,333 33	216,664 00	5	do
	Frédéricton 22 50			500,000 00	500,000 00	318,200 00				200,000 00	100,000 00	6	do
	Colombie et Kootenay 28 50			1,000,000 00	250,000 00	25,000 00					193,500 00	4	Canada
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue 3 20												
	Montréal à Ottawa (div. de ch. de fer Q.M.O. et O)												Canada $1,440,000 00; Québec 1,903,956 00
14	Caraquette	68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00				500,000 00	500,000 00	6	Canada 224,000 00; N-Brunswick 180,000 00
15	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00							
16	Ontario-Central	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00				Ontario
17	Central du Nouveau-Brunswick	74 66		900,000 00	900,000 00	900,000 00				900,000 00	900,000 00	6	Canada $226,012 54; N-Brunswick 277,665 00
18	Vallée de Cornwallis	14 00		100,000 00	30,000 00	20,000 00							Canada 44,800 00; N. Écosse 44,800 00
19	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	46 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							Canada 44,800 00; N.-Écosse 189,030 93
20	Comté de Drummond	62 81		650,000 00	650,000 00	400,000 00							Canada 187,200 00; Québec 549,000 00
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28 00		200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	6	Canada 82,652 82; N-Brunswick 107,500 00
22	Érié et Huron	75 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00					740,000 00	5	Canada 96,000 00; Ontario 83,000 00
23	Esquimalt et Nanaimo	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00							Canada
24	Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	1 33		400,000 00	200,000 00	20,000 00				300,000 00	50,000 00	6	do
25	Grand-Tronc 879 59	3,143 22		104,012,600 10	99,913,288 66	99,913,288 66	89,245,202 20	89,244,198 19	89,244,198 19		65,359,586 41	4, 5 & 6	do
	Buffalo et Lac Huron 162 00							2,555,657 00	2,555,657 00		3,715,982 20		
	Baie Georgienne et Lac Érié 172 75				483,250 00	483,250 00					930,020 00		Canada 48,000 00; Ontario 336,000 00
	Montréal et Jonction de Champlain 81 25				250,000 00	250,000 00					507,593 33		Canada 199,600 00; Québec 329,073 00
	Grand Occidental 540 72										13,270,816 00		
	London et Port-Stanley 23 84				441,500 00	441,500 00					680,311 00		
	Wellington, Grey et Bruce 168 09				221,200 00	221,200 00					549,933 33		Ontario
	London, Huron et Bruce 68 89				22,210 00	22,210 00					912,646 00		do
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34 73				30,000 00	30,000 00							
	Midland 173 97				4,381,311 84	4,381,311 84					7,467,413 00		Ontario
	Toronto et Nipissingue 111 50												do
	Grande-Jonction 85 40												Canada $22,400 00; Ontario 182,500 00
	Whitby, Port Perry et Lindsay 46 50												Ontario
	Victoria 53 25												do
	Nord 205 37										5,422,683 32	4, 5 & 6	do
	Nord et Jonction du Pacifique 111 37			200,000 00	23,000 00	23,000 00							Canada
	Hamilton et Nord-Ouest 173 90										1,992,413 33	6	Ontario
	Norfolk Sud 17 00			200,000 00	20,000 00	20,000 00				170,000 00	170,000 00	5	Canada
	Jonction de Madoc à Bridgewater 8 60												
	Union Jacques-Cartier 6 50			200,000 00	200,000 00	20,000 00							Canada
	Cobourg, Blairton et Marmora 18 00			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00							Ontario
26	Grand-Oriental 13 00	58 00		1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00							Canada 229,500 00; Québec 156,000 00
	Montréal et Sorel 45 00			750,000 00	750,000 00	750,000 00				730,000 00			Canada
27	Grand Nord	25 00			178,000 00	160,000 00							do
28	Grand Nord-Ouest Central	50 00		2,000,000 00	500,000 00	500,000 00				1,250,000 00			
29	Hereford	18 59		800,000 00	800,000 00	800,000 00				800,000 00	800,000 00		Canada $179,200 00; Québec 62,500 00
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	12 00	8 00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00				3,375,000 00			Canada
31	Joggins	13 00		350,000 00	350,000 00	270,000 00				175,000 00			Canada $42,400 00; N. Écosse 38,400 00
32	Kent-Northern	34 00		100,000 00	80,000 00								Canada 80,734 87; N-Brunswick 156,000 00
33	Kingston et Pembroke	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00				2,160,000 00	572,000 00	6	Canada 48,000 00; Ontario 456,493 00
34	Kingston, Napanee et Western	56 45		750,000 00	44,500 00	44,500 00				600,000 00	600,000 00	5½ & 6	Canada
35	L'Assomption	3 00		19,000 00	19,000 00	10,000 00							Canada $11,200 00; Québec 7,350 00
36	Lac Érié, Essex et Rivière Détroit	42 00		1,000,000 00	200,000 00	20,000 00				500,000 00	500,000 00	6	Canada
37	Colonisation du Lac Témiskamingue	15 50	50 00	100,000 00	50,000 00	12,500 00							Canada $177,200 00; Québec 250,000 00
38	Basses-Laurentides	39 00		1,500,000 00	500,000 00	110,000 00							Canada 217,600 00; Québec 168,000 00
39	Manitoba et Nord-Ouest 234 50	249 97		12,000,000 00	12,000,000 00	5,837,500 00	115,000 00	115,000 00	115,000 00		3,241,200 00	5 & 6	Manitoba
	Saskatchewan et Ouest 15 47				242,500 00	232,500 00	77,500 00	77,500 00	77,500 00		181,040 00		do
40	Vallée de la Massawippi	34 00		735,000 00	735,000 00	735,000 00							Canada
41	Montréal et Lac Maskinongé	13 00		100,000 00	25,000 00	25,000 00				100,000 00	100,000 00	5	Dominion $42,200 00; Québec 87,250 00
42	Montréal et Ottawa	16 50		1,000,000 00	227,200 00	22,500 00							Canada 96,000 00; Québec 96,000 00
43	Montréal et Jonction du Vermont	23 60											
44	Montréal et de l'Ouest	18 00	35 00	10,000,000 00	300,000 00	20,000 00							Canada $361,270 00; Québec 350,000 00
45	Nouveau-Brunswick et Île du Prince-Édouard	36 00		500,000 00	212,850 00	212,850 00					100,000 00	6	Canada 118,400 00; N Brunswick 108,000 00
46	Pacifique Nord et Manitoba	263 30		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				6,010,000 00	6,010,000 00	5	Manitoba
47	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00							
48	Central de la Nouvelle-Écosse	74 00		1,000,000 00			1,000,000 00	1,000,000 00	700,000 00	2,800,000 00	1,000,000 00		Canada $256,000 00; N.-Écosse 411,119 94
49	Orford-Mountain		10 00	1,000,000 00	50,000 00	5,000 00							Canada 99,200 00; Québec 124,000 00
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau	20 00		1,000,000 00	1,000,000 00	4,000 00							Canada 320,000 00; Québec 320,000 00
51	Colonisation de Parry-Sound	10 00		500,000 00	50,000 00	5,000 00							Canada
52	Pontiac et Renfrew	4 25		250,000 00	100,000 00	30,000 00							do
53	Pontiac et Jonction du Pacifique	71 00	14 00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00							Canada $337,100 00; Québec 600,000 00
54	Port-Arthur, Duluth et Western	60 00	24 66	1,200,000 00	24,900 00	2,490 00				1,344,000 00			Canada 271,200 00; Ontario 240,000 00
55	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	247 19		2,000,000 00	210,000 00	210,000 00				3,814,980 00	3,814,980 00	6	
56	Québec et Lac Saint-Jean	204 00		6,000,000 00	3,800,000 00	3,800,000 00				6,000,000 00	3,796,000 00	5	Canada $1,003,495 00; Québec 2,433,000 00
57	Québec-Central	153 50		3,039,930 00	3,039,930 00	3,039,930 00					1,743,360 00	5	Canada 348,342 00; Québec 1,041,250 00
58	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00		1,500,000 00	50,000 00	10,000 00							Canada 96,000 00; Québec 192,000 00
59	Salisbury et Harvey	53 25		150,000 00	150,000 00	150,000 00				250,000 00		6	Canada 30,265 45; N Brunswick 164,000 00
60	Ligne riveraine	82 50		500,000 00	500,000 00	101,000 00				800,000 00			N.-Brunswick
61	Shuswap et Okanagan	51 00		750,000 00	150,000 00	15,000 00				1,240,000 00	671,661 72	4	Canada
62	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00											
63	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		300,000 00	100,000 00	68,359 00				1,780,000 00	100,000 00		Canada
64	Cie du Tunnel Sainte-Claire	2 23		700,000 00	70,000 00	70,000 00				2,240,000 00	2,240,000 00	5	do
65	Cie du Pont de St-Jean et prolongem. de ch. de fer	1 75		200,000 00	200,000 00	10,827 13				125,000 00	125,000 00	6	Canada $433,900 00; N-Brunswick 5,181 81
66	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6 00	400,000 00	133,600 00	30,600 00							Canada 140,800 00; N-Brunswick 195,000 00
67	Sud-Est 152 00	260 00		1,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00				2,000,000 00	2,000,000 00	6	Québec
	Montréal, Portland et Boston 45 00			986,600 00	986,600 00	986,600 00					901,000 00		do
	Lac Champlain et Jonct'n de St-Laurent 63 00			600,000 00	600,000 00	600,000 00					378,000 00		do
68	Vallée de Stewiacke et Lansdowne		10 00	160,000 00	81,340 00	8,134 00				374,220 00	72,900 00	6	Canada $80,000 00; N.-Écosse 80,000 00
69	Témiscouata	81 00	32 00	1,000,000 00	800,000 00	791,000 00				1,574,640 00	1,574,640 00		Canada 649,200 00; Québec 162,000 00; N Brunswick 36,000 00
70	Mille-Îles	4 08		250,000 00	60,000 00	60,000 00				8,000 00	8,000 00		Canada
71	Vallée de Tobique	14 00		40,000 00	36,800 00	200 00							Canada $124,800 00; N-Brunswick 70,000 00
72	Jonction de Waterloo		10 25	250,000 00	50,000 00	5,000 00				205,000 00	30,000 00		Canada
73	Comtés de l'Ouest	87 00		1,000,000 00	400,800 00	400,800 00				1,457,844 00	974,794 00	5	Canada $588,659 38; N. Écosse 729,100 00
74	Windsor et Annapolis 84 00	116 00		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,068,136 00	1,068,136 00	1,223,524 00	1,223,524 00	4 & 6	Canada
	Embranchement de Windsor 32 00												
75	Winnipeg et Baie d'Hudson	40 00		15,000,000 00	1,250,000 00	285,793 00				16,250,000 00			Manitoba
76	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17 50	2,000,000 00	201,000 00	20,100 00							
		14,633 61	217			238,769,386 36			101,000,400 39		292,291,653 68		

Numéros	Aide du gouvernement — Prêts $ cts	Bonis $ cts	Souscription d'actions ou d'obligations $ cts	Versé $ cts	Aide des municipalités — Prêts $ cts	Bonis $ cts	Souscription d'actions ou d'obligations $ cts	Versé $ cts	Capital provenant d'autres sources — Souscrit $ cts	Versé $ cts	Capital total — Souscrit $ cts	Versé $ cts	Dette flottante — Montant $ cts	Taux d'intérêt p. c.	Prix de revient de la voie et du matériel roulant $ cts	Observations
1											1,492,429 29	4,693,236 79	261,929 39		4,997,728 94	
2		103,700 00		78,000 00							253,700 00	203,920 00			192,000 00	
3		1,320,000 00		894,175 00							1,620,000 00	924,175 00				
4		57,600 00		52,810 00		5,000 00		5,000 00			105,000 00	142,500 00			87,500 00	
5		192,000 00		92,400 00		39,000 00	25,000 00	61,500 00			228,600 00	131,910 00	77,947 00	8	198,101 64	
6		198,400 00		161,520 00		116,000 00		116,000 00			1,429,000 00	2,518,400 00				
7											148,400 00	721,520 00				
8											250,000 00	5,774,946 66			1,875,000 00	
9		784,400 00		737,355 20							3,784,400 00	3,737,355 20			6,746,223 82	
10		697,939 84		689,939 84	20,000 00				211,909 00	211,909 00	1,929,848 84	1,901,848 84				
11		199,058 65		199,058 65		355,500 00		352,600 00			15,521,558 65	34,821,159 24			28,592,606 31	
12		48,767,865 46		48,767,865 46							48,767,865 46	48,767,865 46			48,767,865 46	
		1,965,531 89		1,965,531 89							1,965,531 89	1,965,531 89			1,965,531 89	
		3,541,194 23		3,541,194 23							3,541,194 23	3,541,194 23			3,541,194 23	
		3,741,780 89		3,741,780 89							3,741,780 89	3,741,780 81			3,741,780 89	
13		58,230,211 10		58,230,211 40		447,500 00	42,500 00	490,000 00			123,720,211 10	207,044,899 39			207,044,899 39	
		867,922 02		855,992 08		325,000 00		325,000 00			4,512,598 30	11,069,658 08			10,078,240 51	
	900,000 00			900,000 00							1,600,000 00	4,144,000 00				
	2,516,000 00	951,000 00		3,500,000 00							4,500,000 00	5,593,533 60				
					300,000 00		90,000 00	390,000 00			1,179,909 20	2,153,243 20				
		393,938 00		392,594 00		988,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	2,518,321 30	5,970,228 74			5,547,338 12	
				196,000 00		52,500 00		52,500 00			2,052,500 00	21,751,091 33			23,686,070 18	
		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00	1,616,000 00				
		256,000 00		60,000 00							466,000 00	81,000 00				
		51,200 00		46,000 00	155,000 00		20,000 00	175,000 00			236,200 00	222,000 00				
		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00			3,099,000 00	7,603,324 37			4,136,447 85	
		575,000 00		575,000 00		17,500 00		17,500 00			2,110,500 00	2,580,500 00			3,546,000 00	
		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00			60,000 00	60,000 00			3,894,154 44	4,119,817 44			2,898,589 00	Coût en 1880.
		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			810,000 00	728,200 00			728,200 00	Coût aux porteurs d'obligations lors de la forclusion, 1878
		112,000 00									250,000 00	718,500 00				
	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,200,000 00	
14		404,000 00		404,000 00							1,354,000 00	1,854,000 00				
15		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			100,000 00	100,000 00				
16											970,000 00	970,000 00	2,000 00		1,511,941 01	
17		503,677 54		436,916 54							1,403,677 54	2,236,916 54				
18		89,600 00		87,470 00		27,085 00		27,685 00	75,600 00	75,600 00	222,885 00	210,755 00			222,885 00	
19		233,830 93		184,080 93							1,233,830 93	1,184,080 93			881,778 32	
20		736,200 00		447,132 54		15,000 00		15,000 00	29,334 75	29,334 75	1,101,200 00	891,467 29	92,631 83	*7 & 8	984,102 12	*Sur $25,071 83 de ce montant.
21		190,152 82		190,152 82		13,000 00		13,000 00			368,402 82	628,402 82				
22		179,000 00		179,000 00		257,500 00		257,500 00			542,000 00	1,282,000 00	740,000 00	5	1,282,000 00	
23		750,000 00		750,000 00					1,022,096 22	1,022,096 22	3,272,096 22	2,972,096 22			2,987,846 19	
24	300,000 00	30,000 00		330,000 00							530,000 00	400,000 00	12,853 45	6	414,096 75	
25	15,142,633 33			15,142,633 33							204,300,120 18	269,659,706 59			*287,091,090 70	*Y compris le coût du Grand-Occidental, du Northern et du Hamilton et Nord-Ouest.
						966,000 00		966,000 00			3,521,657 00	7,237,639 20			6,271,639 20	
		384,000 00		336,000 00		920,000 00		929,000 00			1,796,250 00	2,678,270 00			2,678,270 00	
		528,673 00		476,473 00		21,774 00		21,774 00			800,447 00	1,255,840 33			1,255,840 33	
												13,270,816 00				
											441,500 00	1,121,811 00			1,121,811 00	
		241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00			1,144,476 00	1,694,409 33			1,694,409 33	
		178,630 00		178,630 00		311,500 00		311,500 00			512,340 00	1,424,986 00			1,424,986 00	
											30,000 00	30,000 00			30,000 00	
		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			4,694,532 89	12,161,945 89			*14,067,113 33	*Y compris les 4 lignes suivantes.
		158,212 00		158,212 00		488,500 00		476,702 59			646,712 00	634,914 59				
		204,900 00		204,388 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			467,900 00	467,388 00				
		94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93			317,052 52	317,052 52				
		312,000 00		312,000 00		186,000 00		186,000 00			498,000 00	498,000 00				
		196,188 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			828,168 00	6,250,851 32				
		1,320,000 00		1,320,000 00							1,343,000 00	1,343,000 00			1,343,000 00	
		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			1,363,616 00	3,333,029 33				
		54,400 00		54,400 00		65,000 00		65,000 00			139,400 00	309,400 00				
		20,000 00									220,000 00	20,000 00				
	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			1,158,240 00	1,158,240 00				
26		385,500 00		82,919 50		20,000 00					1,585,500 00	1,232,919 50				
		112,000 00		93,757 57		14,100 00					876,100 00	843,757 57			1,320,000 00	
27		112,000 00		54,588 00		6,000 00		6,000 00			296,000 00	220,588 00			360,000 00	
28											500,000 00	500,000 00	675,215 19	6, 7 & 10	448,535 93	
29		241,700 00		170,560 00							1,041,700 00	1,770,560 00			1,795,700 00	
30		160,000 00		15,000 00							213,500 00	68,500 00				
31		80,800 00		72,700 00							430,800 00	342,700 00				
32		236,734 87		236,734 87							316,734 87	236,734 87			246,000 00	
33		504,493 00		504,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	5,498,813 00	5,994,613 00			4,064,956 00	
34		204,400 00		192,944 00		157,500 00		157,500 00	5,490 93	5,490 93	411,890 93	1,000,434 93	238,715 43	6	918,475 51	
35		18,550 00		14,875 00							37,550 00	24,875 00				
36		118,400 00		118,400 00		15,000 00		15,000 00	7,289 18	7,289 18	370,689 18	690,689 18			660,689 18	
37		427,200 00		91,180 00							461,000 00	103,680 00	80,000 00			
38		385,600 00		259,701 00		25,000 00					910,600 00	369,701 00			615,000 00	
39	739,000 00			739,000 00		215,600 00		215,600 00			13,369,600 00	10,448,300 00			3,538,261 41	
	50,000 00			50,000 00		10,000 00		10,000 00			370,000 00	551,040 00				
40		80,000 00					65,000 00	65,000 00			880,000 00	800,000 00			800,000 00	
41		129,450 00		128,530 00							154,450 00	253,530 00	100,000 00	5		
42		192,000 00		137,705 00		2,500 00		2,500 00			421,700 00	162,705 00			244,770 46	
43																Affermé au Vermont-Central. Pas de rapport du capital.
44		711,270 00		153,813 00					280,000 00	72,000 00	1,291,270 00	245,813 00				
45		226,400 00		213,148 90							439,250 00	525,998 90			270,385 78	
46		533,300 00		532,250 00							1,533,300 00	7,542,250 00			5,490,500 00	
47											250,000 00	205,000 00			237,000 00	
48		667,119 94		633,519 94					233,000 00	233,000 00	1,900,119 94	2,566,519 94				
49		223,200 00									273,200 00	5,000 00				
50		640,000 00		242,412 00							1,640,000 00	246,412 00	225,911 59	7		
51		128,000 00									178,000 00	5,000 00				
52		19,200 00		13,600 00							759,200 00	43,600 00			12,802 24	
53		937,100 00		600,828 00		101,000 00					1,338,100 00	900,828 00	429,194 32	7		
54		511,200 00		172,577 68		40,000 00		35,000 00			576,100 00	210,067 68	20,000 00			
55											210,000 00	4,024,980 00			2,471,930 00	
56		3,436,495 00		2,297,731 81			450,000 00	450,000 00			7,686,495 00	10,343,731 81			10,292,649 00	
57		1,389,592 00		711,592 00		103,000 00		103,000 00			4,532,522 00	8,627,882 00				
58		288,000 00		203,600 00							338,000 00	213,600 00	318,208 02	7	517,683 79	
59	15,000 00	188,265 45		498,914 58		70,000 00		70,000 00			723,265 45	718,914 58				
60		425,000 00		416,000 00	3,000 00			3,000 00			928,000 00	520,000 00				
61		163,200 00									213,200 00	686,661 72				
62																Affermé au Vermont-Central. Pas de rapport du capital.
63		147,200 00		38,400 00	80,000 00	100,000 00		40,000 00			427,200 00	246,759 00			461,760 00	
64		375,000 00		316,400 00							445,000 00	2,626,400 00	61,127 55	5	2,676,858 59	
65	133,900 00	5,181 81		439,081 81							639,081 81	574,908 94			581,081 30	
66		335,800 00									469,400 00	30,600 00			22,400 00	
67		497,007 10		497,007 10			528,000 00	528,000 00			3,037,507 10	5,037,507 10				
		232,000 00		231,122 00		25,000 00		25,000 00			1,243,600 00	2,143,722 00				
		380,000 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00			1,031,000 00	1,264,280 00				
68		160,000 00				8,000 00					249,340 00	81,034 00				
69		1,147,200 00		847,470 00		25,000 00		25,000 00			1,972,000 00	3,238,100 00				
70		54,400 00		10,100 00		10,000 00		10,000 00			124,400 00	88,400 00			82,114 08	
71		194,800 00		23,150 24							196,400 00	23,350 24				
72		35,200 00									85,200 00	35,000 00				
73	50,000 00	1,267,759 38		1,317,759 38		150,000 00	100,000 00	250,000 00			1,968,559 38	2,943,353 38				
74		1,089,674 00		1,089,674 00						104,439 00	3,974,873 00	3,974,873 00			3,974,873 00	
75	256,000 00			256,000 00							1,566,000 00	541,793 00				
76						35,000 00					226,000 00	20,100 00				
	21,635,189 33	154,579,443 01	300,000 00	168,686,745 97	2,992,000 00	10,627,600 78	2,245,500 00	13,792,509 43		2,102,062 38		816,622,758 21				

ÉTAT SOMMAIRE.

N° 2.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174·12	...	......	174·12	12·31	....	28, 30, 35
2	Albert-Sud	17·00	1·00	.	17 00	·38	....	56
3	Baie des Chaleurs	60·00		... ..	60·00	6·00	....	56
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté..	3·50	......	......	3·50	3·00	....	50
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié......	17·00	......	.. ..	17·00	·66	....	56
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45·00	...	......	45·00	1·80	....	56
7	Bouctouche et Moncton................	32·00	......	....	32·00	3·25	....	56
8	Calgary et Edmonton.......	156·30	.....	......	156·30	4·30	....	56
9	Canada-Atlantique.....	138·00	......	.....	138·00	40·00	....	56
10	Canada Eastern........................	127·00	... ..	......	127·00	6·00	....	56½ & 60
11	Canada Southern	378·91	.....	32·12	346·79	139·47	60	80, 65 & 60
12	Chemins de fer du gouvern. canadien—							
	Intercolonial	1142·00	......	......	1142·00	140·25	....	56, 57½ & 67
	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	.....	136·91	73·69	15·71	40	50 & 5
13	Canadien du Pacifique.... ...3,415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest... 336·10							
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba.......... 217·80							
	Rive-Nord .... 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa.... 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce..... 188·70							
	Ontario et Québec.......... 451·50	5536·90	...	74·50	5462·40	484·60	....	52 to 72
	Credit-Valley .... 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest... 26·60							
	Jonction de Guelph......... 15·00							
	Nouveau-Brunswick.. ..... 416·40							
	Columbia et Kootenay...... 28·50							
	Jonct. de Toronto à Strachan Avenue.................. 3·20							
14	Caraquet............................	68·00	......	.... .	68·00	3·25	....	50
15	Carillon et Grenville..................	13·00	......	13·00	....	0·25	65	....
16	Ontario-Central.............	104·00	....	......	104·00	11·00	....	42 & 56
17	Central du Nouveau-Brunswick........	74·66	......	.....	74·66	2·50	.. ....	52 & 56
18	Vallée de la Cornwallis.....	14·00	......	.....	14·00	1·00	....	56
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46·00	...	.....	46·00	....	....	56 & 67
20	Comté de Drummond.	62·81	...	·50	62·31	3·20	....	56 & 60
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock.........	28·00	.....	..... .	28·00	2·00	....	44, 52 & 56
22	Erié et Huron.........................	75·75	.....	1·75	74·00	4·87	....	54 & 56
23	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	.....	....	78·00	2·03	....	50 & 54
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie......	1·33	.....	......	1·33	....	.. ..	60
25	Grand-Tronc....... .... 879·59							
	Buffalo et Lac-Huron....... 162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.. ... . 172·75							
	Jn. de Montr. et Champlain 81·25							
	Great-Western............. 540·72							
	London et Port-Stanley.... 23·84							
	Wellington, Grey et Bruce 168·09							
	London, Huron et Bruce... 68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.......... .... 34·73							
	Midland............ ...... 173·97							
	A reporter............	8603·88	1·00	258·78	8345·10	887·83	....	....

pour l'année terminée le 30 juin 1891.

Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Passages à niveau. — Gardés.	Passages à niveau. — Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
2112 et 2640	Eclisses			10			1	2		573	52·80	3·0	1
2640	do			11				2		955	120	4·8½	2
2600	do				1	23		1		717	67	4·8½	3
3000	do			11				1		400	90	4·8½	4
2700	do			18	1	20		2		955	39·6	4·8½	5
2640	Joint Fisher							2		717	58	4·8½	6
2640	Eclisses			18			1	1		955	73	4·8½	7
2600	do			20						1146	53	4·8½	8
3000	do		6		3	22	6	4		2865	40	4·8½	9
2640	Eclisses et cornières		1	30			1	4	1	955	80	4·8½	10
2800	Joint brisé		3	375	16	19	17	16	6	913	75	4·8½	11
													12
2640 2112	Eclisses et cornières	1	9	429	29	18½ à 35	6	24	20	694	65	4·8½	
2640	do do			956	2	17¼				396	90	3·6	
2640-3168	Eclisses et barres à cornières	6	25	2562	75	20 à 22·10	46	71	42	500	*237·6	4·8½	13
2600	Eclisses							1		1000	60	4·8½	14
1760	Coussinets		1	8	1	17				1910	100	5·6	15
2640	Eclisses et boulons			94			4	4		955	105	4·8½	16
2640	do			40				2		955	74	4·8½	17
2600	do et boulons taraudés			21				1		955	74·80	4·8½	18
2600	do do			13				1		820	160	4·8½	19
2640	Cornières et éclisses			37			1	2	1	717	80	4·8½	20
2200	Eclisses			22			1	1		717	90	4·8½	21
2240 et 2816	do			108			4	5		661	52	4·8½	22
2992	Cornières, éclisses et boulons			15	2	23				573	80	4·8½	23
2564	do do							3			50	4·8½	24
		7	45	4798	130		88	150	70				

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report........	8603·88	1·00	258·78	8345·10	887·83	....	.... ..
	Toronto et Nipissingue..... 111·50	3143·22	......	186·00	2957·22	595·00	....	56 to 79
	Grande Jonction..... 85·40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50							
	Victoria........ 53·25							
	Nord .... 205·37							
	Nord et Jonction du Pacifiq. 111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest... 173·90							
	Norfolk-Sud .... 17·00							
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 18·00							
	Jonction de Madoc et Bridgewater .... 8·60							
	Union Jacques-Cartier..... 6·50							
26	Grand-Oriental.......... 13·00	58·00	....	....	58·00	....	....	56
	Montréal et Sorel.......... 45·00							
27	Grand-Nord	25·00	...	.....	25·00	....	......	56
28	Grand-Central du Nord-Ouest.........	50·00	.....	..	50·00	....	....	56
29	Hereford..........	52·84	.....	.....	52·84	4·27	....	56
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	12·00	8·00	.....	12·00	·25	....	56
31	Joggins	13·00	......	......	13·00	1·00	....	56
32	Kent-Nord	34·00	......	3·50	30·50	3·00	67	57
33	Kingston et Pembroke..........	112·75	....	9·75	103·00	21·00	50 à 84	56
34	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	.....	....	56·45	4·00	....	56
35	L'Assomption..........	3·00	......	......	3·00	·25	....	56
36	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	42·00	.....	.....	42·00	......	....	56
37	Colonisation du Lac Témiscamingue....	15·50	50·00	......	15·50	....	....	16 & 30
38	Basses Laurentides	39·00	......	......	39·00	2·00	....	56
39	Manitoba et Nord-Ouest..... 234·50	249·97	...	.....	249·97	22·01	....	56
	Saskatchewan et Ouest..... 15·47							
40	Vallée de Massawippi	34·00	....	.....	34·00	....	....	50
41	Montréal et Lac Maskinongé.........	13·00	......	......	13·00	·50	....	56
42	Montréal et Ottawa	16·50	.....	..	16·50	·38	....	56
43	Montréal et Jonction de Vermont.....	23·60	......	......	23·60	2·00	....	60 & 72
44	Montréal et Ouest..........	18·00	35·00	......	18·00	·50	....	56
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	.....	.....	36·00	1·50	....	56
46	Nord du Pacifique et Manitoba	263·30	.....	......	263·30	15·40	....	56
47	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	....	5·50	1·25	....	56
48	Central de la Nouvelle-Ecosse..........	74·00	.....	......	74·00	2·50	....	56
49	Montagne d'Orford..........	....	10·00	......	....	......	....	....
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau	20·00	......	......	20·00	·50	....	56
51	Colonisation de Parry-Sound..........	10·00	...	....	10·00	·33	....	56
52	Pontiac et Renfrew	4·25	......	...	4·25	·66	....	56
53	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	....	71·00	2·00	....	56
54	Port-Arthur, Duluth et Ouest.........	60·00	24·66	......	60·00	3·00	....	56
55	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.	247·19	......	......	247·19	6·50	....	56
56	Québec et Lac Saint-Jean..........	204·00	......	.....	204·00	12·00	....	56 & 60
57	Québec-Central..........	153·50	....	....	153·50	9·25	....	56
58	Québec, Montmorency et Charlevoix ...	21·00	.....	.....	21·00	1·50	....	56
59	Salisbury et Harvey..........	53·25	......	42·75	10·50	5·25	....	56
60	Ligne Riveraine..........	82·50	....	....	82·50	2·50	....	50
	A reporter..........	13921·20	142·66	500 78	13420·42	1608·13	....	....

pour l'année terminée le 30 juin 1891—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
		7	45	4798	130		88	150	70				
2640	Eclisses et cornières	12	77	2643	232	15·6 à 28·4	63	62	83	1100	105·60	4·8½	25
2640	Eclisses			6			1	3		2282	26	4·8½	26
2640	do							2		1237	52·80	4·8½	27
2650	do							1		966	68½	4·8½	28
2640	do 4 boulons			28			2	2		955	66	4·8½	29
2640	do			3				1		1000	60	4·8½	30
3000	do			4			1	1		955	79	4·8½	31
2432	do et boulons			5			1	1		1000		4·8½	32
2640	Eclisses à cornières			55	4	16 et 21½	4	4	13	955	79	4·8½	33
3000	do			36				3		882	88	4·8½	34
	Eclisses			1				1		955	20	4·8½	35
	Barre à cornières.		1	43	1	19·6	4	3		1433	60	4·8½	36
												3·0	37
2640	Eclisses			25				2	1	917	105·60	4·8½	38
2700	do et barres à cornières.	10		180				2	2	955·4	105·60	4·8½	39
2800	do		1	19	1	19	1	2	1	442	76	4·8½	40
2640	do			9				1		955	52	4·8½	41
2640	Barres à cornières de 24 pcs.			8			1	1		1146	39·60	4·8½	42
2640	Eclisses et boulons			51	1	17·5		2			52	4·8½	43
2640	do			19				1		574	106	4·8½	44
2400	do			26				1		1000	66	4·8½	45
2640	do et barres à cornières	12		175			4	1	2	573	63	4·8½	46
2600	do			1			1			966	132	4·8½	47
2640	Barres à cornières			23	1	21		1		819	80	4·8½	48
													49
2640	Eclisses							1		573	108	4·8½	50
2600	do			3				1		955	53	4·8½	51
2640	do et boulons							1		717	2	4·8½	52
2640	Eclisses à cornières.							1		1433	52·80	4·8½	53
2640	Eclisses		2				2	1		955	66	4·8½	54
2600	Barres à cornières et boulons			17				1		1146	65	4·8½	55
2640	Eclisses	1	2	26	3			2	2	955	105	4·8½	56
2640	do			26			2	5	1	630	76	4·8½	57
2640	do		1	5	1	22		1		1433	52·80	4·8½	58
2600	do			23				2	3		80	4·8½	59
2992	do			15	5	23	3	3		573	85	4·8½	60
		42	129	8273	379		178	267	178				

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report	13921 20	142·66	500·78	13420·24	1608·13	......	......
61	Shuswap et Okanagan	51·00	....	....	51·00	....	....	56
62	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	29·00	14·00	5·50	60	60
63	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	....	..	12·35	·65	....	56
64	Cie du Tunnel de Saint-Clair	2·23	....	....	2·23	....	....	100
65	*Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer	1·75	....	....	1·75	....	....	60
66	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup	....	6·00	....	....	....	....	....
67	Sud-Est 152·00 Montréal, Portland et Boston 45·00 Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent 63·00	260·00	....	75·00	185·00	36·00	56	60
68	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne	....	10·00	....	....	....	....	....
69	Témiscouata	81·00	32·00	....	81·00	4·00	....	56
70	Mille-Iles	4·08	....	....	4·08	1·00	....	56
71	Vallée de la Tobique	14·00	....	....	14·00	....	....	....
72	Jonction de Waterloo	....	10·25	....	....	....	....	65
73	Comtés de l'Ouest	87·00	....	61·00	26·00	4·00	56	56
74	Windsor et Annapolis 84·00 Jonction de Windsor 32·00	116·00	....	98·25	17·75	4·50	50 et 67	56 et 60
75	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	....	....	40·00	2·00	....	....
76	Montagne de Bois et Qu'Appelle	....	17·00	....	....	....	....	....
		14633·61	217·91	764·03	13869·58	1665·78	....	....

* Exploité par le C.C.P.

pour l'année terminée le 30 juin 1891—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
....	....	42	129	8273	379	....	178	267	178	....	....	....	
2640	Eclisses	..	....	15	....	....	...	1	..	....	57	4·8½	61
2400	do et coussinets en f. forgé	..	....	42	....	....	3	4	....	....	60	4·8½	62
2500	do	..	....	17	2	22	1	1	...	717	79	4·8½	63
....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	..	....	4·8½	64
....	....	..	1	3	....	....	....	....	2	....	....	4·8½	65
....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66
2640	Eclisses et barres à cornières..	..	1	221	2	19·2	10	15	6	819	86	4·8½	67
....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
2640	Eclisses	..	....	27	....	....	1	2	1	955	79	4·8½	69
3000	Barres à cornières....	..	....	8	....	....	..	1	....	660	84·4	4·8½	70
....	....	..	....	12	....	....	....	1	..	717	....	4·8½	71
2640	Barres à cornieres....	..	....	15	....	....	...	...	....	2292	52	4·8½	72
2600	Eclisses et barres à cornières..	..	....	....	....	....	....	....	....	600	84	4·8½	73
2640	do	..	....	69	1	32	....	4	...	696	75·50	4·8½	74
....	....	..	....	6	....	....	....	1	...	....	....	....	75
....	....	..	....	....	....	....	....	...	....	....	....	....	76
....	....	42	131	8708	384	....	193	297	187	....	....	....	

N° 3.—Particularités du matériel roulant

Nombre.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta		174·12		18					
2	Albert-Sud		17·00	1·00	2					
3	Baie des Chaleurs		60·00		3					
4	Ch. de fer et Cie de navigation de la Baie de Quinté		3·50		1					
5	Brantford, Waterloo et Lac Erié		17·00		2					
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie		45·00		2					
7	Bouctouche et Moncton		32·00		2					
8	Calgary et Edmonton		156·30							
9	Canada-Atlantique		138·00		11	15				
10	Canada-Est		127·00		8					
11	Canada-Sud		378·91		115					
12	Chemins de fer de l'Etat									
	Intercolonial		1,142·00		206		20		Rap-	
	Ile du Prince-Edouard		210·60		21				porte'r	
13	Canadien du Pacifique	3,412·30								
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	217·80								
	Rive-Nord	206·10								
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50								
	Toronto, Grey et Bruce	188·70								
	Ontario et Québec	451·50	5,536·90		489	*17	87	*17	Plus	
	Credit-Valley	175·20							haut.	
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60								
	Jonction de Guelph	15·00								
	Nouveau-Brunswick	416·40								
	Colombie et Kootenay	28·50								
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20								
14	Caraquette		68·00		3					
15	Carillon et Grenville		13·00		3					
16	Ontario-Central		104·00		10					
17	Central du Nouveau-Brunswick		74·66		1	2				
18	Vallée de la Cornwallis		14·00		1					
19	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland		46·00		10					
20	Comté de Drummond		62·81		4					
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock		28·00		2					
22	Erié et Huron		75·75		2	6				
23	Esquimalt et Nanaïmo		78·00		5		1			
24	Frédericton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie		1·33							
25	Grand-Tronc	879·59								
	Buffalo et Lac Huron	162·00								
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié	172·75								
	Montréal et Jonction de Champlain	81·25								
	Grand-Occidental	540·72								
	London et Port-Stanley	23·84								
	Wellington, Grey et Bruce	168·09								
	London, Huron et Bruce	68·89								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73								
	Midland	173·97								
	Toronto et Nipissingue	111·50	3,143·22		717		11			
	Grande-Jonction	85·40								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50								
	Victoria	53·25								
	Nord	205·37								
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37								
	Hamilton et Northwestern	173·90								
	Norfolk-Sud	17·00								
	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00								
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60								
	Union Jacques-Cartier	6·50								
	A reporter		11747·10	1·00	1638	40	119	17		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Nombre de voitures de 1re classe. En propriété.	Nombre de voitures de 1re classe. Louées.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigr'ts. En propriété.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigr'ts. Louées.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. En propriété.	Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. Loués.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. En propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à fret. Loués.	Nombre de wagons plate-formes. En propriété.	Nombre de wagons plate-formes. Loués.	Nombre de wagons-bascules. En propriété.	Nombre de wagons-bascules. Loués.	Numéro.	Observations.
4	....	3	....	....	....	26	....	4	....	310	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	....	....	2	
1	....	1	....	1	....	5	....	30	....	....	....	3	
1	....	....	....	....	....	....	....	5	....	24	....	4	
....	1	....	....	1	....	2	....	5	....	....	....	5	
1	....	1	....	1	....	20	....	10	14	....	....	6	
1	....	1	....	....	....	1	....	20	....	....	....	7	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	
3	3	3	....	1	4	510	1360	397	....	6	....	9	
4	....	2	....	2	....	12	....	78	4	....	....	10	
34	....	23	....	30	....	2027	....	293	....	48	122	11	
87	....	101	....	63	....	2174	...	2123	....	2209	....	12	
17	....	15	....	4	....	178	....	*125	....	....	....		*Y compris les wagons à charbon.
162	*5	145	*11	141	*16	9387	1671	3065	91	475	....	13	*Prêts spéciaux.
1	....	1	....	2	....	4	....	16	....	....	....	14	
2	....	3	....	1	....	3	....	3	....	....	....	15	
2	....	3	....	3	....	34	....	90	....	....	....	16	
1	2	....	....	....	....	6	22	....	....	....	....	17	
1	....	1	....	....	....	8	....	12	....	....	....	18	
3	....	....	....	3	....	3	....	40	....	240	....	19	
1	....	2	....	1	....	9	....	20	....	....	....	20	
2	....	1	....	1	....	1	....	9	....	....	....	21	
8	....	....	....	3	....	29	....	12	....	....	....	22	
8	....	3	....	....	....	12	....	55	....	20	....	23	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24	
380	...	225	....	214	....	15,529	....	6,098	....	....	....	25	
724	11	534	11	472	20	29980	3053	12518	109	3332	122		

N° 3.—Particularités du matériel roulant, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
	Report	11747·10	1·00	1638	40	119	17		
26	Grand-Oriental 13·00; Montréal et Sorel 45·00	58·00			3				
27	Grand-Nord	25·00			1				
28	Grand Central du Nord-Ouest	50·00							
29	Hereford	52·84							
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	12·00	8·00	1					
31	Joggins	13·00		2					
32	Kent-Nord	34·00		2	1				
33	Kingston et Pembroke	112·75		10					
34	Kingston, Napanee et Ouest	56·45		5					
35	L'Assomption	3·00		1					
36	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	42·00		4					
37	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	50·00	2					
38	Basses Laurentides	39·00		2	1				
39	Manitoba et Nord-Ouest 234·50; Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97		5	2				
40	Vallée de la Massawippi	34·00							
41	Montréal et Lac Maskinongé	13·00							
42	Montréal et Ottawa	16·50		1					
43	Montréal et Jonction de Vermont	23·60							
44	Montréal et Ouest	18·00	35·00						
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00		3					
46	Pacifique-Nord et Manitoba	263·30		9					
47	Nosbonsing et Nipissingue	5·50		1					
48	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00		5					
49	Montagne d'Orford		10·00						
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau	20·00							
51	Colonisation de Parry-Sound	10·00		1					
52	Pontiac et Renfrew	4·25		1					
53	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	14·00	4					
54	Port-Arthur, Duluth et Ouest	60·00	24·66	2					
55	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	247·19							
56	Québec et Lac Saint-Jean	204·00		14		3		plus	
57	Québec-Central	153·50		13				haut.	
58	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00		2					
59	Salisbury et Harvey	53·25		2					
60	Ligne Riveraine	82·50		5					
61	Shuswap et Okanagan	51·00			2				
62	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00		6					
63	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35		2					
64	Cie du Tunnel Saint-Clair	2·23		4					
65	Pont de Saint-Jean et Cie de prolongem. du ch. de fer.	1·75							
66	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6·00						
67	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston 45·00; Lac Champlain et Jonction du St-Laurent 63·00	260·00		30		2			
68	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		10·00						
69	Témiscouata	81·00	32·00	5					
70	Mille-Iles	4·08		1					
71	Vallée de la Tobique	14·00							
72	Jonction de Waterloo		10·25						
73	Comtés de l'Ouest	87·00		5					
74	Windsor et Annapolis 84·00; Jonction de Windsor 32·00	116 00		12				1	
75	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00							
76	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17·00						
		14,633·61	217·91	1,800	50	124	17	1	

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891—*Fin.*

Nombre de voit. de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e cl. et pour les immigrants.		Nomb. de wag. à bagage, malle-poste, et messageries.		N'bre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateformes.		Nombre de wagons-bascules.			
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	Observations.
724	11	534	11	472	20	29980	3053	12518	109	3332	122	..	
....	2	....	2	....	....	....	1	....	6	....	....	26	
....	1	....	....	....	1	...	....	....	....	....	....	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29	Exploité par le Maine Central.
....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	....	....	30	
1	....	1	....	....	....	1	....	6	....	....	....	31	
1	....	....	....	2	....	1	....	4	....	....	....	32	
5	....	5	....	5	....	22	....	164	....	....	....	33	
9	....	....	....	....	....	16	....	77	....	....	....	34	
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35	
7	....	2	....	2	....	10	....	85	....	10	....	36	
....	....	2	....	....	....	1	....	17	....	....	....	37	
1	....	1	1	....	....	....	....	30	10	....	....	38	
3	2	3	....	4	....	113	50	62	....	....	....	39	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40	Fourni par les loc. (ch. de fer Passmupsic)
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41	Exploité par le matériel roul. du C.C.P..
1	....	....	1	1	....	10	....	....	....	....	....	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43	Fourni par les locataires (Cie de chemin de fer Vermont-Central).
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44	
1	....	....	....	....	....	2	....	33	....	....	....	45	
4	....	5	....	3	....	138	150	180	....	....	....	46	
....	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	....	47	
5	....	1	....	2	....	13	....	49	....	....	....	48	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50	
....	....	....	....	....	....	....	....	23	....	....	....	51	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	52	
1	....	1	....	1	....	5	....	33	....	....	....	53	
....	....	....	....	....	....	2	....	45	....	....	....	54	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	55	
6	....	9	....	9	....	57	....	193	....	....	....	56	
7	....	11	....	10	....	151	....	191	....	....	....	57	
2	....	14	....	....	....	5	....	24	....	....	....	58	
3	....	....	....	1	....	9	....	20	....	....	....	59	
5	....	....	....	3	....	7	....	61	....	....	....	60	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	64	....	....	61	
4	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	62	
2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	63	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25	....	64	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	65	Exploité par le C.C.P.
....	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66	
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	....	67	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68	
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	....	69	
1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	70	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	71	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	72	
4	....	2	....	2	....	16	....	61	....	....	....	73	
8	....	5	....	8	....	80	....	107	....	20	....	74	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	76	
818	31	609	15	535	25	30,740	3625	14,325	289	3437	122		

N° 4.—État sommaire des opérations de l'année, et du

Nombre.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les — Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		174·12	....	211,409	72,856
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation		3·50	4,382	2,191	15,337
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié		17·00	....	....	23,656
4	Bouctouche et Moncton		32·00	....	....	20,700
5	Canada Atlantique		138·00	193,770	235,046	....
6	Canada-Est		127·00	73,242	96,361	Plus haut.
7	Canada-Sud		378·91	1,174,330	1,915,062	164,878
8	Chemins de fer de l'Etat—					
	Intercolonial		1,142·00	1,261,471	3,766,320	Plus haut.
	Ile du Prince-Edouard		210·60	92,261	173,405	do
9	Canadien du Pacifique	3,415·30				
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	217·80				
	Rive-Nord	206·10				
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50				
	Toronto, Grey et Bruce	188·70				
	Ontario et Québec	451·50	5,536·90	5,209,356	7,515,135	1,029,523
	Credit-Valley	175·20				
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60				
	Jonction de Guelph	15·00				
	Nouveau-Brunswick	416·40				
	Colombie et Kootenay	28·50				
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan.	3·20				
10	Caraquette		68·00	....	....	28,560
11	Carillon et Grenville		13·00	7,950	450	....
12	Ontario Central		104·00	20,000	24,000	66,000
13	Central du Nouveau-Brunswick		74·66	....	....	50,100
14	Vallée de la Cornwallis		14·00	....	1,056	9,744
15	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland		46·00	....	....	....
16	Comté de Drummond		62·81	20,625	870	31,175
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock		28·00	....	....	16,794
18	Erié et Huron		75·75	45,246	39,886	45,147
19	Esquimalt et Nanaimo		78·00	92,093	64,078	Plus haut.
20	Frédéricton et Cie de ch. de fer et pont de Ste-Marie.		1·33	....	....	....
21	Grand-Tronc	879·59				
	Buffalo et Lac Huron	162·00				
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.	172·75				
	Montréal et Jonction Champlain	81·25				
	Grand-Occidental	540·72				
	London et Port-Stanley	23·84				
	Wellington, Grey et Bruce	168·09				
	London, Huron et Bruce	68·89				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73				
	Midland	173·97				
	Toronto et Nipissingue	111·50	3,143·22	5,495,194	8,790,668	2,196,345
	Grande-Jonction	85·40				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50				
	Victoria	53·25				
	Nord	205·37				
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37				
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90				
	Norfolk-Sud	17·00				
	Coburg, Blairton et Marmora	18·00				
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60				
	Union Jacques-Cartier	6·50				
22	Grand-Oriental	13·00				
	Montréal et Sorel	45·00	58·00	22,680	9,000	Plus haut.
23	Grand-Nord		25·00	....	....	5,008
24	Hereford		52·84	44,928	33,696	Plus haut.
	A reporter		11,604·64	13,757,528	22,878,633	3,775,823

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

convois. Total de milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
284,265	404,582	2,476	184,754	....	14	1	
21,910	21,910	9,970	96,120	12	12	2	
23,656	24,156	25,000	5,250	20	15	3	
20,700	20,700	9,187	11,840	17	17	4	
428,816	513,851	120,666	465,354	35	15	5	
169,603	174,583	30,240	63,475	23	15	6	
3,254,270	4,303,192	626,411	3,925,312	35	20	7	
						8	
5,027,791	6,080,791	1,298,304	1,304,534	25	15	....	
265,666	335,202	145,508	59,511	20	14	....	
13,754,014	18,061,823	2,971,774	3,675,113	23	15	9	
28,560	31,160	6,907	11,071	20	20	10	
8,400	8,800	7,900	225	25	18	11	
110,000	110,000	58,131	72,500	20	16	12	
50,100	50,100	13,945	11,957	17	17	13	
10,800	10,884	8,115	6,858	15		14	
....	149,919	22,956	443,102	20	20	15	
52,670	64,000	9,395	55,000	25	15	16	
16,794	16,794	6,685	12,003	16½	16½	17	
130,279	167,837	112,815	78,815	25	18	18	
156,171	156,171	29,257	37,150	20	12	19	
....	....	4,150	20,089	....	....	20	
16,482,207	22,579,481	5,908,987	7,736,069	30	18	21	
31,680	31,680	19,434	5,990	20	15	22	
5,008	5,008	5,275	5,225	....	....	23	
78,624	78,624	10,870	76,787	....	....	24	
40,411,984	53,401,248	11,464,358	18,364,104				

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les		
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.
	Report	11,604·64	13,757,528	22,878,633	3,775,823
25	Joggins	13·00	....	4,500	11,500
26	Kent-Nord	34·00	....	....	18,366
27	Kingston et Pembroke	112·75	95,000	....	120,000
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	39,000	....	80,547
29	L'Assomption	3·00	....	....	4,608
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	42·00	47,576	12,966	23,788
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	....	....	....
32	Manitoba et Nord-Ouest 234·50 / Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	65,498	71,997	5,581
33	Vallée de la Massawippi	34·00	70,451	108,762	14,645
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	....	....	....
35	Montréal et Ottawa	16·50	....	....	15,642
36	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	68,718	95,666	5,071
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	5,128	9,556	22,520
38	Nord du Pacifique et Manitoba	263·30	76,702	71,320	54,930
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	6,280	....
40	Central, Nouvelle-Ecosse	74·00	....	....	64,287
41	Pontiac et Renfrew	4·25	....	....	....
42	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	....	1,808	37,766
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	247·19	....	....	39,819
44	Québec et Lac Saint-Jean	204·00	125,557	79,302	....
45	Québec-Central	153·50	130,779	106,453	49,405
46	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	35,317	5,869	....
47	Salisbury et Harvey	53·25	....	....	37,584
48	Ligne Riveraine	82·50	....	....	....
49	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	38,054	36,398	15,621
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	12,000	....	6,000
51	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	1·75	....	....	....
52	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston / Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent	260·00	249,699	102,592	234,860
53	Témiscouata	81·00	....	....	58,064
54	Milles-Iles	4·08	13,332	....	4,368
55	Comtés de l'Ouest	67·00	42,378	268	37,525
56	Windsor et Annapolis 84·00 / Embranchement de Windsor 32.00	116·00	114,930	....	80,841
		14,009·08	14,987,647	23,592,370	4,819,161

nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

convois. — Total de milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
40,411,984	53,401,248	11,464,358	18,364,104				
16,000	17,000	9,947	49,314	....	14	25	
18,366	18,366	4,225	11,469	18	18	26	
215,000	260,000	43,008	102,136	25	18	27	
119,547	119,547	44,073	92,515	24	17	28	
4,608	4,608	7,105	604	15	15	29	
84,330	129,431	68,855	166,404	35	25	30	
....	....	2,998	1,300	....	....	31	
143,076	199,888	25,010	88,907	27	15	32	
193,858	193,858	61,056	136,981	24	12	33	
....	....	4,780	5,169	....	....	34	
15,642	16,084	13,842	1,059	20	20	35	
169,455	169,455	113,874	663,980	30	12	36	
37,204	39,994	18,714	36,394	20	18	37	
202,952	205,612	47,748	130,781	35	15	38	
6,280	7,800	....	76,800	....	25	39	
64,287	64,287	52,633	16,811	19¾	....	40	
....	....	....	9,311	12	....	41	
39,574	42,084	19,647	24,574	30	20	42	61 milles exploités.
39,819	45,015	735	4,016	....	....	43	
204,859	241,342	87,068	95,902	22	12	44	
286,637	411,743	132,070	128,771	25	15	45	
41,186	43,386	167,960	17,853	20	15	46	
37,584	37,584	5,188	14,958	18	18	47	
....	....	12,187	16,466	27	22	48	
90,073	90,073	173,778	681,313	23	12	49	
18,000	18,000	23,075	31,709	25	20	50	
....	....	114,139	148,243	....	....	51	
587,151	867,463	274,299	496,749	26	16	52	
58,064	60,200	11,333	19,874	20	20	53	
17,700	17,700	20,186	11,000	15	15	54	
80,171	92,704	46,629	20,437	27	20	55	67 milles exploités.
195,771	195,771	152,038	87,117	22	14	56	
43,399,178	56,950,343	13,222,568	21,753,021				

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174·12	8,800	880	39,975	975	4,002
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation ...	3·50	18,630	1,863	141,200	4,232	36
3	Brantford, Waterloo et lac Erié........	17·00	750	75	20,000	60	56
4	Bouctouche et Moncton	32·00	....	....	....	....	....
5	Canada-Atlantique	138·00	128,780	12,878	922,172	22,492	25,332
6	Canada-Est..........................	127·00	57,616	5,762	100,159	1,752	815
7	Canada-Sud	378·91	1,314,110	131,411	15,123,286	334,837	834,504
8	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial....................	1,142·00	1,013,129	101,312	2,890,921	61,048	95,529
	Ile du Prince-Edouard	210·60	26,750	2,675	242,923	4,218	11,184
9	Canadien du Pacifique...... 3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest. 336·10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba........... 217·80						
	Rive-Nord .... 206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa.. 56·50						
	Toronto, Grey et Bruce... 188·70						
	Ontario et Québec........ 451·50	5,536·90	2,231,856	223,187	20,905,105	523,149	297,923
	Credit-Valley .... 175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest. 26·60						
	Jonction de Guelph ...... 15·00						
	Nouveau-Brunswick...... 416·40						
	Colombie et Kootenay.... 28·50						
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan .... 3·20						
10	Caraquette	68·00	5,000	500	5,000	87	50
11	Carillon et Grenville..................	13·00	....	....	....	....	600
12	Ontario-Central......................	104·00	19,300	1,920	85,000	7,300	1,960
13	Central du Nouveau-Brunswick...	74·66	....	....	....	....	....
14	Vallée de la Cornwallis	14·00	2,391	239	2,650	45	....
15	Ch. de fer et houillère de Cumberland..	46·00	10,085	1,008	17,000	289	38
16	Comté de Drummond	62·81	6,270	672	5,986	146	720
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock.........	28·00	3,261	326	4,503	72	1,242
18	Erié et Huron	75·75	135,943	13,805	336,266	10,021	6,684
19	Esquimalt et Nanaïmo............	78·00	1,680	194	750,000	376	3,663
20	Fréd'ton et Cie du P't du c. de f. Ste-Marie	1·33	....	....	....	....	....
21	Grand-Tronc .... 879·59						
	Buffalo et Lac Huron....... 162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié...... 172·75						
	Montréal et J'n Champlain.. 81·25						
	Grand-Occidental .... 540·72						
	London et Port-Stanley..... 23·84						
	Wellington, Grey et Bruce.. 168·09						
	London, Huron et Bruce.... 68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.. .... 34·73						
	Midland.................. 173·97						
	Toronto et Nipissingue. .... 111·50	3,143·22	5,315,200	531,520	46,796,760	1,169,919	2,737,288
	Grande-Jonction.......... 85·40						
	Whitby, Pt. Perry et Lindsay 46·50						
	Victoria................. 53·25						
	Nord .... 205·37						
	Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest.... 173·90						
	Norfolk-Sud.............. 17·00						
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 18·00						
	J'n de Madock à Bridgewater 8·60						
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50						
	A reporter....	11,468·80	10,299,551	1,030,227	88,388,906	2,141,018	4,021,626

pour l'année terminée le 30 juin 1889.

tiaux.	Bois de toutes sortes excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Tonn'x.	Pieds.	Tonneaux.	Cordes.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
667	8,419,680	11,694	....	....	3,538	*167,000	184,754	1	* Houille, 166,509 tonneaux.
24	26,460,000	31,754	6,904	10,355	10,660	37,232	96,120	2	
30	240,000	900	1.600	2,400	755	1,000	5,220	3	
....	4,976,640	6,912	... ..	....	....	4,928	11,840	4	
4,222	164,952,000	229,100	49,638	74,456	9,559	112,647	465,354	5	
395	14,321,225	18,109	7,786	9,732	6,507	21,218	63,475	6	
139,084	188,246,160	261,453	49,178	73,766	351,039	2,633,722	3,925,312	7	
								8	
12,278	184,138,324	230,172	16,396	32,792	303,197	563,735	1,304,534		
1,255	3,508,851	5,992	3,131	6,054	39,317	in forego'g	59,511		
90,161	600,118,709	786,177	127,857	228,161	996,439	827,839	3,675,113	9	
25	4,436,000	6,300	500	750	500	2,909	11,071	10	
100	....	....	.. ..	....	35	90	225	11	
950	9,400,000	1,240	4,360	8,720	18,600	33,770	72,500	12	
....	6,161,040	8,557	....	....	....	3,400	11,957	13	
....	276,480	384	7	12	14	6,164	6,858	14	
19	12,152,000	15.190	... .	... .	4,737	*421,859	443,102	15	* Houille.
120	9,828,000	13,650	7,960	11,940	28,517	in forego'g	55,045	16	
374	7,789,000	8,655	520	650	572	1,354	12,003	17	
1,489	19,988,000	25,250	126	222	5,748	22,280	78,815	18	
909	1,740,944	3,500	9,239	12,318	1,822	18,031	37,150	19	
....	.. ..	....	. .....	....	....	*20,089	20,089	20	* Pas de classification donnée.
453,945	693,077,605	1,042,237	169,967	305,941	1,046,022	*3,186,485	7,736,069	21	Y compr. 980,772 tonneaux de houil. et 92,089 ton. de pétrole.
706,047	1,960,230,658	2,707,226	455,169	778,269	2,827,578	8,085,752	18,276,117		

N° 5.—Etat sommaire

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
	Report	11,468·80	10,299,551	1,030,227	88,388,906	2,141,018	4,021,626
22	Grand-Occidental 13·00; Montréal et Sorel 45·00	58·00	1,418	221	9,450	162	....
23	Grand-Nord	25·00	....	....	....	....	....
24	Hereford	52·84	5,859	586	9,848	196	2,112
25	Joggins	13·00	2,058	252	14,373	241	13
26	Kent-Nord	34·00	9,500	952	4,500	130	200
27	Kingston et Pembroke	112·75	21,750	2,175	35,500	1,065	300
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	30,670	3,067	111,600	2,790	1,850
29	L'Assomption	3·00	608	64	....	....	31
30	Lac Erié, Essex et rivière Détroit	42·00	3,949	426	169,438	4,696	9,165
31	Colonisation du lac Témiscamingue	15·50	2,190	219	3,936	96	....
32	Manitoba et Nord-Ouest 234·50; Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	43,271	4,327	2,128,125	56,637	12,912
33	Vallée de la Massawippi	34·00	6,250	625	220,662	5,382	7,488
34	Montréal et Maskinongé	13·00	3,201	320	4,032	72	....
35	Montréal et Ottawa	16.50	965	97	2,725	63	6
36	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	309,434	39,054	4,146,413	124,377	1,108,764
37	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Ed.	36·00	20,583	2,058	16,807	289	768
38	Pacifique du Nord et Manitoba	263·30	7,561	756	1,172,286	35,169	575
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	....	....	....
40	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	....	....	....	....	....
41	Pontiac et Renfrew	4·25	....	....	....	....	....
42	Jonction de Pontiac du Pacifique	61·00	9,563	956	157,927	3,280	2,754
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	247·19	5,605	561	6,020	103	149
44	Québec et Lac Saint-Jean	204·00	27,991	2,799	20,209	404	1,330
45	Québec-Central	153·50	74,480	7,448	113,652	2,772	10,716
46	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	960	95	2,830	64	27
47	Salisbury et Harvey	53·25	....	....	....	....	....
48	Ligne Riveraine	82·50	20,000	2,000	5,000	100	300
49	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	407,005	40,636	4,236,623	125,564	1,110,942
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	3,755	375	15,215	456	181
51	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer.	1·75	....	....	....	....	....
52	Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonct. St-Laurent	260·00	200,030	20,003	3,465,456	86,023	16,500
53	Témiscouata	81·00	23,595	2,359	45,277	1,132	563
54	Mille-Iles	4·08	3,000	300	3,533	106	518
55	Comtés de l'Ouest	67·00	8,209	821	935	18	360
56	Windsor et Annapolis 84·00; Embranch. de Windsor 32·00	116·00	49,810	4,981	....	....	11,618
	Total	14,009·08	11,602,821	1,168,760	104,511,278	2,592,405	6,321,768

† Ces compagnies ne se sont pas conformées à la loi en ne donnant pas en détail la description du fret

du fret transporté, etc.—*Fin*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
706,047	1,960,230,658	2,707,226	455,169	778,269	2,827,578	8,085,752	18,276,117		
....	160,000	260	360	591	1,967	2,789	5,990	22	
....	595,440	827	677	1,000	....	3,398	5,225	23	
352	20,065,000	30,244	4,408	7,657	453	37,299	76,787	24	
4	167,760	233	....	....	870	47,714	49,314	25	
100	2,880,000	4,000	....	639	2,950	2,700	11,471	26	
150	35,150,000	52,725	10,124	18,690	20,311	7,020	102,136	27	
901	16,043,000	24,065	10,600	15,857	231	45,604	92,515	28	
16	142,000	213	28	42	118	151	604	29	
4,428	18,532,800	25,740	4,706	7,765	4,597	118,752	166,404	30	
....	....	....	....	....	520	465	1,300	31	
2,152	4,162,000	6,244	594	891	10,156	8,500	88,907	32	
1,248	25,045,200	34,785	....	....	....	*95,941	136,981	33	*Y compris 69,485 tonnes de minerai et matte de cuivre.
260	....	696	680	905	....	2,916	5,169	34	
2	36,000	53	158	205	379	260	1,059	35	
184,794	21,466,505	30,552	....	....	695	284,508	663,980	36	
62	7,462,000	11,193	777	1,165	1,677	19,950	36,394	37	
575	4,653,600	6,980	9,658	21,731	65,670	in forego'g	130,881	38	
....	....	....	....	....	....	76,800	*76,800	39	*Billots.
....	....	....	....	....	....	†16,811	16,811	40	
....	....	....	....	....	....	9,311	9,311	41	
284	344,649	727	2,311	4,375	2,319	12,633	24,574	42	
37	339,964	452	91	136	1,388	1,339	4,016	43	
217	30,162,000	39,759	22,329	35,975	10,160	6,642	95,956	44	
1,786	42,194,160	58,603	1,117	1,675	2,798	53,789	128,871	45	
23	191,575	277	673	720	661	16,012	17,852	46	
....	....	....	....	....	....	† 14,958	14,958	47	Pour six mois.
50	3,914 000	5,150	320	500	1,442	7,224	16,466	48	
185,157	23,171,675	33,179	....	....	2,548	294,229	681,313	49	
120	429,339	886	....	....	7,245	22,627	31,709	50	
....	....	....	....	....	....	†148,243	148,243	51	
3,886	61,927,920	86,011	23,229	34,843	73,399	192,584	496,749	52	
281	2,391,512	2,989	3,915	6,703	605	5,805	19,874	53	
259	1,000,000	1,532	....	....	5,352	3,451	11,000	54	
92	10,179,000	13,140	2,043	3,230	2,706	430	20,437	55	
2,316	8,704,000	13,065	1,827	2,611	22,335	41,808	87,116	56	
1,095,599	2,301,741,757	3,191,806	555,794	946,175	3,071,130	9,687,415	21,753,290		

transporté—le poids total a été, dans ces cas, inscrit dans la colonne "Tous autres articles."

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total, recettes brutes.	Total, recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. 100.
1	Cie de chemin de fer et des houillères d'Alberta	174·12	12,582 59	272,417 86	5,114 99	....	290,115 44	47,422 87	119
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50	2,580 59	26,143 60	1,093 77	1,299 36	31,117 32	15,810 96	203
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié	17·00	5,087 60	5,475 74	112 05	....	10,675 39	−2,249 87	83
4	Bouctouche et Moncton	32·00	4,725 68	8,871 37	....	....	13,597 05	−3,291 32	80
5	Canada-Atlantique	138·00	100,311 95	368,558 54	41,152 89	48,808 17	558,831 55	221,077 62	165
6	Canada-Est	127·00	22,787 03	56,735 15	3,906 95	1,472 10	84,901 23	20,504 98	132
7	Canada-Sud	378·91	1,285,875 66	2,964,189 44	155,618 22	3,281 01	4,408,964 33	1,247,619 41	139
8	Chemins de fer de l'Etat—								
	Intercolonial	1,142·00	962,316 88	1,854,629 88	160,448 62	....	2,977,395 38	−684,946 56	81
	Ile du Prince-Edouard	210·60	72,292 23	81,660 82	19,917 00	388 00	174,258 05	−83,732 03	67
9	Canadien du Pacifique ... 3,415·30								
	Atlantique et Nord-Ouest ... 336·10								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 217·80								
	Rive-Nord ... 206·10								
	Saint-Laurent et Ottawa ... 56·50								
	Toronto, Grey et Bruce ... 188·70								
	Ontario et Québec ... 451·50	5,536·90	5,151,120 63	11,643,641 29	734,523 30	1,142,888 82	18,672,174 04	7,134,040 51	162
	Credit-Valley ... 175·20								
	Pacifique d'Ontario-Ouest ... 26·60								
	Jonction de Guelph ... 15·00								
	Nouveau-Brunswick ... 416·40								
	Columbia et Kootenay ... 28·50								
	Jonction de Toronto à l'Ave. Strachan 3·20								
10	Caraquette	68·00	4,297 71	11,640 22	1,881 23	....	17,819 16	−1,695 33	91
11	Carillon et Grenville	13·00	2,639 45	253 61	....	....	2,893 06	−1,535 07	65
12	Central-Ontario	104·00	26,916 19	52,373 74	7,292 22	1,343 47	87,925 62	−3,663 34	96
13	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	8,312 05	7,084 41	....	142 78	15,539 24	−15,424 97	50
14	Vallée de la Cornwallis	14·00	2,218 66	5,000 07	....	62 62	7,281 35	2,370 64	148
15	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	46·00	9,454 68	15,346 64	1,763 33	84,844 44	111,409 09	58,370 22	210
16	Comté de Drummond	62·81	9,523 60	27,546 88	6 60	329 89	37,406 97	5,969 21	119
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28·00	2,310 15	7,767 63	676 08	145 81	10,899 67	123 39	101
18	Erié et Huron	75·75	48,194 13	49,777 58	5,850 70	206 13	104,028 54	32,007 37	144
19	Esquimalt et Nanaimo	78·00	63,235 57	49,286 32	3,666 00	5,252 34	121,440 23	−40,545 64	75
20	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	1·33	444 45	2,464 24	....	....	2,908 69	1,608 69	....
21	Grand-Tronc ... 879·59								
	Buffalo et Lac Huron ... 162·00								
	G.-T.: Baie Georgienne et Lac Erié ... 172·75								

	Montréal et Jonction de Champlain	81·25								
	Grand-Ouest	540·72								
	London et Port-Stanley	23·84								
	Wellington, Grey et Bruce	168·09								
	London, Huron et Bruce	68·89								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73								
	Midland	173·97								
	Toronto et Nipissingue	111·50	3,143·22	5,461,346 54	11,223,961 89	642,723 66	95,828 17	17,423,860 26	4,802,381 78	138
	Grande-Jonction	85·40								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50								
	Victoria	53·25								
	Nord	205·37								
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37								
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90								
	Norfolk-Sud	17·00								
	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00								
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60								
	Union Jacques-Cartier	6·50								
22	Grand-Occidental	13·00	58·00	9,962 87	4,065 73	1,024 20	....	15,052 80	−3,955 86	79
	Montréal et Sorel	45·00								
23	Grand-Nord		25·00	1,368 89	2,632 31	150 00	....	4,151 20	1,003 26	....
24	Hereford		52·84	6,463 86	32,066 09	131 46	....	38,661 41	−15,939 37	71
25	Joggins		13·00	2,803 65	16,877 72	259 65	173 04	20,114 96	7,784 76	157
26	Kent-Nord		34·00	4,090 00	8,075 25	750 00	....	12,825 25	2,712 35	126
27	Kingston et Pembroke		112·75	34,406 00	124,355 00	8,728 00	15,988 00	183,477 00	59,210 00	148
28	Kingston, Napanee et Ouest		56·45	18,362 37	54,796 43	6,524 18	237 99	79,920 97	15,384 39	124
29	L'Assomption		3·00	1,203 35	207 46	266 80	13 34	1,690 95	85 53	105
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit		42·00	26,682 09	45,750 08	4,515 08	11,967 99	88,915 24	32,142 02	157
31	Colonisation du Lac Témiscamingue		15·50	6,074 00	12,824 72	....	....	18,898 72	4,212 48	129
32	Manitoba et Nord Ouest	234·50	249·97	46,947 59	171,672 67	7,646 65	5,828 59	232,095 50	30,833 11	115
	Saskatchewan et Ouest	15·47								
33	Vallée de la Massawippi		34·00	57,082 31	96,370 81	1,971 90	2,512 31	157,937 33	23,156 56	117
34	Montréal et Lac Maskinongé		13·00	1,982 47	2,497 40	....	....	4,479 87	1,229 87	138
35	Montréal et Ottawa		16·50	3,882 75	1,104 50	170 26	....	5,157 51	547 42	112
36	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	50,338 94	96,018 02	6,523 47	....	152,880 43	36,967 58	132
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	6,749 52	15,578 81	1,688 78	....	24,017 11	9,872 81	169
38	Pacifique-Nord et Manitoba		263·30	57,149 07	148,393 41	2,980 92	532 74	209,056 14	33,073 64	119
39	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	....	26,000 00	....	....	26,000 00	−803 10	97
40	Nouvelle-Ecosse Central		74·60	28,646 47	18,450 52	....	541 31	47,638 30	8,440 65	122
41	Pontiac et Renfrew		4·25	....	....	....	931 10	931 10	−157 47	86
42	Pontiac et Jonction du Pacifique		61·00	14,135 54	19,944 56	2,216 04	3,798 58	40,094 72	5,477 61	116
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan		247·19	11,140 00	16,064 95	2,226 78	....	29,431 73	−1,300 97	95
44	Québec et Lac Saint-Jean		204·00	44,905 99	99,089 69	8,072 63	565 00	152,633 31	4,157 66	103
45	Québec-Central		153·50	117,052 86	144,554 79	9,905 90	3,994 76	275,508 31	82,469 57	142
46	Québec, Montmorency et Charlevoix		21·00	31,638 57	4,206 78	....	317 90	36,163 25	8,246 16	129
47	Salisbury et Harvey		53·25	2,830 21	8,547 70	1,220 55	377 81	12,976 27	1,624 50	114
48	Ligne Riveraine		82·50	14,198 46	16,634 23	2,072 40	805 77	33,710 86	−34,353 56	49
49	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	16,634 89	26,846 26	5,159 94	....	48,641 09	−6,788 31	87
	A reporter		....	....	....	....	....	....	....	

Nº 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total, recettes brutes.	Total, recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	par 100.
	Report	....	....	....	....	....	....	....	......
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	5,375 00	12,380 56	186 49	1,569 02	19,511 07	-245 81	98
51	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer	1·75	25,540 44	37,554 22	1,204 36	....	64,299 02	37,430 70	240
52	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00	187,339 38	369,219 25	18,317 35	12,720 35	587,595 33	48,154 35	109
53	Témiscouata	81·00	12,008 62	20,390 77	4,235 38	....	36,634 77	-13,238 11	73
54	Mille-Iles	4·08	4,119 74	8,798 77	1,702 19	1,902 26	16,522 96	4,172 67	134
55	Comtés de l'Ouest	67·00	46,642 14	18,565 07	5,942 16	369 54	71,518 91	2,840 85	104
56	Windsor et Annapolis .... 84·00; Embranchement de Windsor .... 32·00	116·00	130,166 50	133,284 15	13,420 53	642 75	277,513 93	95,038 49	152
		14,009·08	14,286,408 56	30,548,645 60	1,904,961 66	1,452,083 26	48,192,099 08	13,231,649 88	......

Nº 7.—État sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12	46,805 83	63,757 34	14,732 33	117,397 07	242,692 57	
2	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50	2,582 28	5,416 24	373 47	6,934 37	15,306 36	
3	Brantford, Waterloo et Lac Érié	17·00	2,620 18	4,462 31	112 78	5,729 99	12,925 26	
4	Bouctouche et Moncton	32·00	5,850 86	4,960 58	867 15	5,209 78	16,888 37	
5	Canada-Atlantique	138·00	45,319 99	127,584 18	34,994 88	129,854 88	337,753 93	
6	Canada-Est	127·00	16,368 65	25,212 90	4,049 13	18,765 57	64,396 25	
7	Canada-Sud	378·91	617,840 83	881,797 86	383,218 25	1,278,487 98	3,161,344 92	
8	Chemins de fer du gouvernement canadien—							
	Intercolonial	1,142·00	955,293 68	1,281,800 32	571,980 22	853,267 72	3,662,341 94	
	Ile du Prince-Edouard	210·60	114,255 69	64,158 96	18,437 22	61,138 21	257,990 08	
9	Canadien du Pacifique 3415·30							
	Atlantique et Nord-Ouest 336·10							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 217·80							
	Rive-Nord 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce 188·70							
	Ontario et Québec 451·50	5,536·90	2,303,423 49	4,058,033 19	663,782 01	4,512,894 84	11,538,133 53	
	Credit-Valley 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60							
	Jonction de Guelph 15·00							
	Nouveau-Brunswick 416·40							
	Columbia et Kootenay 28·50							
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan 3·20							
10	Caraquette	68·00	6,580 07	6,429 00	910 99	5,594 43	19,514 49	
11	Carillon et Grenville	13·00	....	....	....	4,428 13	4,428 13	
12	Ontario-Central	104·00	24,862 33	24,495 75	4,399 45	37,831 43	91,588 96	
13	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	12,722 85	8,432 41	4,201 12	5,607 83	30,964 21	
14	Vallée de la Corwallis	14·00	1,299 50	1,676 19	16 78	1,918 24	4,910 71	
15	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46·00	18,643 41	19,704 44	3,973 99	10,717 03	53,038 87	
16	Comté de Drummond	62·81	7,631 44	10,752 38	487 48	12,566 46	31,437 76	
17	Elgin, Peticodiac et Havelock	28·00	3,546 07	3,906 84	128 37	3,195 00	10,776 28	
18	Érié et Huron	75·75	21,702 39	22,154 36	3,986 19	24,178 23	72,021 17	
19	Equimalt et Nanaïmo	78·00	69,546 83	24,270 79	12,841 24	55,318 01	161,985 87	
20	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie	1·33	....	....	....	1,300 00	1,300 00	
	A reporter	....	....	....	....	....	....	

N° 7.—État sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report			....	....	....	....	....	....
21	Grand-Tronc	879.59							
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.	172·75							
	Montréal et Jonction de Champlain	81·25							
	Grand-Occidental	540·72							
	London et Port-Stanley	23·84							
	Wellington, Grey et Bruce	168·09							
	London, Huron et Bruce	68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73							
	Midland	173·97							
	Toronto et Nipissingue	111·50	3,143 22	2,454,994 08	4,336,555 65	1,277,917 47	4,552,011 28	12,621,478 48	
	Grande-Jonction	85·40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50							
	Victoria	53·25							
	Nortd	205·37							
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90							
	Norfolk-Sud	17·00							
	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00							
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60							
	Union Jacques-Cartier	6·50							
22	Grand-Oriental	13·00							
	Montréal et Sorel	45.00	58.00	3,841 90	7,780 77	238 92	7,147 07	19,008 66	
23	Grand-Nord		25·00	2,237 94	....	....	910 00	*3,147 94	* Exploité par le C.C.P.
24	Hereford		52·84	28,380 92	13,448 81	1,248 05	11,523 00	54,600 78	
25	Joggins		13·00	3,331 49	4,287 88	1,731 92	2,978 01	12,329 30	
26	Kent-Nord		34·00	3,255 75	4,765 45	280 75	1,810 95	10,112 90	
27	Kingston et Pembroke		112·75	28,077 00	43,619 00	10,314 00	42,257 00	124,267 00	
28	Kingston, Napanee et Ouest		56·45	13,942 85	24,378 87	5,510 79	20,704 07	64,536 58	
29	L'Assomption		3·00	141 29	795 83	42 43	625 87	1,605 42	
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit		42·00	12,972 47	17,703 87	5,207 24	20,889 64	56,773 22	
31	Colonisation du Lac Témiscamingue		15·50	....	1,903 58	....	12,782 66	14,686 24	
32	Manitoba et Nord-Ouest	234·50							
	Saskatchewan et Ouest	15·47	249·97	62,144 94	63,294 08	14,353 98	61,459 39	201,262 39	

33	Vallée de Massawippi	34·00	39,995 33	47,258 57	10,363 33	37,163 54	134,780 77	
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	3,250 00	....	....	....	*3,250 00	*Exploité par le C.C.P.
35	Montréal et Ottawa	16·50	749 44	2,765 99	10 55	1,084 11	4,610 09	
36	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	14,883 92	41,636 58	6,316 44	53,075 91	115,912 85	
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	5,133 35	5,408 32	820 74	2,781 89	14,144 30	
38	Pacifique du Nord et Manitoba	263·30	54,089 53	52,035 70	11,133 74	58,723 53	175,982 50	
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	4,649 40	10,023 20	1,500 00	10,690 50	26,863 10	
40	Nouvelle-Ecosse-Central	74·00	19,567 32	8,961 40	....	10,668 93	39,197 65	
41	Pontiac et Renfrew	4·25	....	1,088 57	....	....	1,088 57	
42	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	16,588 93	7,604 49	2,512 46	7,911 23	34,617 11	
43	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	247·19	13,858 71	12,107 81	28 21	4,737 97	30,732 70	
44	Québec et Lac Saint-Jean	204·00	44,077 35	55,278 30	13,111 64	36,008 36	148,475 65	
45	Québec-Central	153·50	54,163 39	52,606 19	13,646 26	72,622 90	193,038 74	
46	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	7,415 51	9,038 02	2,199 17	9,264 39	27,917 09	
47	Salisbury et Harvey	53·25	3,612 20	3,364 12	1,038 28	3,337 17	11,351 77	
48	Ligne Riveraine	82·50	32,112 01	19,669 30	6,713 16	9,569 95	68,064 42	
49	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	20,101 82	16,342 26	1,217 37	17,767 95	55,429 40	
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,125 94	5,722 98	165 52	9,742 44	19,756 88	
51	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	25,254 98	....	....	1,613 34	*26,868 32	*Exploité par le C.C.P.
52	Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00	112,704 18	193,901 84	61,058 34	171,777 62	539,441 98	
53	Témiscouata	81·00	15,763 59	14,701 72	1,346 36	18,061 28	49,872 95	
54	Mille-Iles	4·08	2,301 28	4,520 20	458 97	5,069 84	12,350 29	
55	Comtés de l'Ouest	67·00	34,595 69	15,406 97	4,645 38	14,030 02	68,678 06	
56	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchement de Windsor 32·00	116·00	83,025 65	40,907 27	12,577 33	45,965 19	182,475 44	
		14,009·08	7,502,236 52	11,777,898 63	3,191,201 85	12,489,112 20	34,960,449 20	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		174·12					
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté		3·50					
3	Brantford, Waterloo et Lac Erié		17·00	Autres				
4	Bouctouche et Moncton		32·00	Employés				
5	Canada-Atlantique		138·00	Autres				
6	Canada-Est		127·00					
7	Canada-Sud		378·91	Employés		2		
				Autres				1
8	Chemin de fer du gouvernement canadien—							
	Intercolonial		1,142·00	Voyageurs		4		6
				Employés	5	9		8
				Autres			3	2
	Ile du Prince-Edouard		210·60	Employés				1
9	Canadien du Pacifique	3,415·30	5,536·90	Voyageurs	1	1		6
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10		Employés	7	23	1	11
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	217·80		Autres		1		2
	Rive-Nord	206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50						
	Toronto, Grey et Bruce	188·70						
	Ontario et Québec	451·50						
	Credit-Valley	175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60						
	Jonction de Guelph	15·00						
	Nouveau-Brunswick	416·40						
	Columbia et Kootenay	28·50						
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20						
10	Caraquet		68·00					
11	Carillon et Grenville		13·00					
12	Central-Ontario		104·00					
13	Central du Nouveau-Brunswick		74·66					
14	Vallée de la Cornwallis		14·00					
15	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		46·00					
16	Comté de Drummond		62·81					
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock		28·00					
18	Erié et Huron		75·75	Employés				
				Autres				
19	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	Employés				
20	Frédericton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie		1·33					
21	Grand-Tronc	879·59	3,143·22	Voyageurs		7	3	6
	Buffalo et Lac Huron	162·00		Employés	7	25		11
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172·75		Autres	1	4	7	14
	Montréal et Jonction de Champlain	81·25						
	Grand-Ouest	540·72						
	London et Port-Stanley	23·84						
	Wellington, Grey et Bruce	168·09						
	London, Huron et Bruce	68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73						
	Midland	173·97						
	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Grande-Jonction	85·40						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria	53·25						
	Nord	205·37						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90						
	Norfolk-Sud	17·00						
	Cobourg, Blairton et Marmora	18·00						
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60						
	Union Jacques-Cartier	6·50						
	A reporter		11,468·80		21	76	14	68

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts		Autres circonstances.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
									1								1	3
				1												1		4
								1								1		5
																		6
					11	1		1							1	2	14	7
								6	3					1	1	7	5	8
						8	48									8	58	
	8				41		4	1	3				1	1	26	7	100	
					1		1	6	10							9	14	
					3												4	
							11									1	18	
	1			3	97	6	15	1	5			1	1	5	12	24	165	
						1	2	36	13					1		38	18	9
																		10
																		11
																		12
																		13
																		14
																		15
																		16
																		17
					2												2	18
									1								1	
								1	1							1	1	19
																		20
			1				6		1						6	3	27	
1	4		1	3	149	3	18	7	12			1	3		24	22	247	21
							11	47	53					3	2	58	84	
1	13	....	2	7	304	19	116	107	103	....	....	2	5	11	72	182	759	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv- Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv- Blessés.
	Report	11,468·80	.....	21	76	14	68
22	Grand-Occidental ..... 13·00; Montréal et Sorel ..... 45·00	58·00	.....	....	....	....	....
23	Grand-Nord	25·00	.....	....	....	....	....
24	Hereford	52·84	Employés	....	....	....	....
25	Joggins	13·00	.....	....	....	....	....
26	Kent-Nord	34·00	.....	....	....	....	....
27	Kingston et Pembroke	112·75	.....	....	....	....	....
28	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	Employés	....	....	....	....
29	L'Assomption	3·00	.....	....	....	....	....
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	42·00	.....	....	....	....	....
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15·50	.....	....	....	....	....
32	Manitoba et Nord-Ouest ..... 234·50; Saskatchewan et Ouest ..... 15·47	249·97	Voyageurs	....	....	1	....
			Employés	....	1	....	....
33	Vallée de la Massawippi	34·00	Employés	....	....	....	1
34	Montréal et Lac Maskinongé	13·00	Autres	....	....	....	1
35	Montréal et Ottawa	16·50	.....	....	....	....	....
36	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Voyageurs	....	....	....	1
			Autres	....	....	....	....
37	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	.....	....	....	....	....
38	Pacifique-Nord et Manitoba	263·30	Employés	....	1	....	....
			Autres	....	....	....	....
39	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	....	....	....	....
40	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	.....	....	....	....	....
41	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	....	....	....	....
42	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	.....	....	....	....	....
43	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	247·19	Employés	....	....	....	....
44	Québec et Lac Saint-Jean	204·00	Employés	3	....	....	1
			Autres	....	....	....	....
45	Québec-Central	153·50	Employés	....	....	....	....
46	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	do	....	....	....	....
47	Salisbury et Harvey	53·25	.....	....	....	....	....
48	Ligne Riveraine	82·50	Employé	1	....	....	....
49	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Autres	....	....	....	1
50	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	....	....	....	....
51	Cie de Pont de St-Jean et de Prolongement de ch. de fer	1·75	.....	....	....	....	....
52	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston .....; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	260·00	Employés	....	2	....	1
			Autres	....	....	....	....
53	Témiscouata	81·00	.....	....	....	....	....
54	Mille-Iles	4·08	.....	....	....	....	....
55	Comtés de l'Ouest	67·00	Voyageurs	....	1	....	....
56	Windsor et Annapolis ..... 84·00; Jonction de Windsor ..... 32·00	116·00	Autres	1	....	1	....
	Total	14,009·08	.....	26	81	16	74

pour l'exercice terminé le 30 juin 1891—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
1	13	....	2	7	304	19	116	107	103	....	....	2	5	11	72	182	759	
																		22
																		23
			1														1	24
																		25
																		26
																		27
					3												3	28
																		29
																		30
																		31
																1		32
					5		2							1	2	1	10	
							1										2	33
																	1	34
																		35
																	1	36
									1								1	
																		37
	1				2										8		12	38
									1						1		2	
																		39
																		40
																		41
																		42
					1												1	43
									1					1		4	2	44
								1	1							1	1	
														1		1		45
					2												2	46
																		47
																1		48
																	1	49
																		50
																		51
																		52
					14			1								1	17	
								1								1		
																		53
																		54
																	1	55
								1							1	3	1	56
1	14	....	3	7	331	19	119	111	107	....	....	2	5	14	84	196	818	

N° 9.—Voies ferrés appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Ecosse.					
Cie houillère Intercoloniale	8·00	4·8½	4	168	
Cie houillère d'Acadie	6·00	4·8½	2	......	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie de fer de Londonderry	9·27	4·8½	3	} 43	
do do	3·55	3·0	2		
Albion	3·00	4·8½	3	180	
	29·82		14	391	
Cap-Breton.					
Old Bridgeport	·50	4·8½	....	....	Matériel roulant fourni par la Cie de chemin de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines—					
Sydney	4·80	4·8½	3	220	
Victoria	5·00	4·8½	2	125	
Sydney et Louisbourg	43·00	3·0	3	224	
Gowrie	2·25	3·6	2	148	
International	12·00	4·8½	5	233	
Calédonia	2·25	4·8½	2	120	
	69·80		17	1,070	

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	15,000 00	....	14,665 45			
Albert-Sud	....	....	51,200 00			
Baie des Chaleurs	....	....	620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord	....	....	22,400 00			
Jonction de Beauharnois	....	....	96,000 00			
Brantford, Waterloo et Lac Erié	....	....	57,600 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	....	....	192,000 00			
Bouctouche et Moncton	....	....	102,400 00			
Canada-Atlantique	....	....	314,400 00			
Canada-Central	....	....	1,525,250 00			
Canadien du Pacifique	....	....	55,188,461 40			
Cap-Breton	....	....	3,541,194 23			
Caraquette	....	....	224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick	....	....	226,012 54			
Embranchement de Chatham	....	....	24,439 84			
Colombie et Kootenay	....	....	112,000 00			
Vallée de la Cornwallis	....	....	44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland	....	....	44,800 00			
Comté de Drummond	....	....	187,200 00			
Dominion Lime Company	....	....	22,400 00			
Prolongement-Est	....	....	1,321,986 89			
Elgin, Petitcodiac et Havelock	....	....	82,652 82			
Erié et Huron	....	....	96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo	....	....	750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00	....	30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33	....	....			
do Baie Georgienne et Lac Erié	....	....	48,000 00			
Grand-Oriental	....	....	229,500 00			
Grand-Nord	....	....	112,000 00			
Jonction de Guelph	....	....	51,200 00			
Embranchement de Harvey	....	....	9,600 00			
Hereford	....	....	156,800 00			
Intercolonial	....	....	48,767,865 46			
International	....	....	156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa	....	....	160,000 00			
Union Jacques-Cartier	....	....	20,000 00			
A reporter	15,457,633 33	....	114,603,628 63			

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	15,457,633 33		114,603,628 63			
Joggins			42,400 00			
Kent-Nord			58,334 87			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac Erié, Essex et Détroit			118,400 00			
Colonisation du Lac Témiscamingue			177,200 00			
Leamington et Saint-Clair			51,200 00			
Basses-Laurentides			217,600 00			
Vallée de la Massawippi			80,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			42,200 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			96,000 00			
Montréal et Sorel			112,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Napanee, Tamworth et Québec (maintenant Kingston, Napanee et Ouest)			204,400 00			
Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard			118,400 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est)			320,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			256,000 00			
*Ontario et Québec						
Montagne d'Orford			99,200 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Colonisation de Parry-Sound			128,000 00			
Jonction de Pontiac du Pacifique			337,100 00			
Pontiac et Renfrew			19,200 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,741,780 89			
Québec et Lac Saint-Jean			1,003,495 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			†954,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Sainte-Catherine et Niagara-Central			147,200 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			22,400 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	433,900 00					
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			140,800 00			

Compagnie de Tunnel de Saint-Clair.			375,000 00			
Shuswap et Okanagon			163,200 00			
Norfolk-Sud			54,400 00			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			80,000 00			
Témiscouata			649,200 00			
Mille-Iles			54,400 00			
Vallée de la Tobique			124,800 00			
Toronto, Grey et Bruce			18,656 00			
Jonction de Waterloo			35,200 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest			256,000 00			
Comtés de l'Ouest			588,659 38			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,891,533 33		130,899,740 77		
Gouvernement d'Ontario.						
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 00			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			240,000 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		6,161,007 44		
Gouvernement de Québec.						
Baie-des-Chaleurs			700,000 00			
Canada-Atlantique			200,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
Comté de Drummond			549,000 00			
Hereford			62,500 00			
International			391,122 02			
A reporter		15,917,533 33	2,058,622 02	137,060,748 21		

* Avec le Pacifique d'Ontario-Ouest. † Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		15,917,533 33	2,058,622 02	137,060,748 21		
Gouvernement de Québec—*Fin.*						
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue			250,000 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lévis et Kennebec			†.			
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi			228,000 00			
Montréal et Jonction de Champlain			329,073 00			
Montréal et Ottawa			96,000 00			
Montréal, Portland et Boston			232,000 00			
Montréal et Ouest			350,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			87,250 00			
Montagne d'Orford			124,000 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Jonction de Pontiac du Pacifique			600,000 00			
Québec et Lac Saint-Jean			2,433,000 00			
Québec-Central			1,041,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			192,000 00			
Sud-Est			497,007 10			
Témiscouata			462,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et N.-O.—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		10,674,552 12		
Gouvernement du Nouveau-Brunswick.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			425,000 00			
Embranchement de Harvey (maintenant Salisbury et Harvey)			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			

Nouveau-Brunswick	....	....	76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada	....	....	575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	....	....	108,000 00			
Nord-Ouest (maintenant Canada-Est)	....	....	321,500 00			
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock)	....	....	107,500 00			
St-Martin et Upham	....	....	145,665 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	....	....	5,181 81			
Saint-Jean et Maine	....	....	‡880,000 00	....	300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	....	....	195,000 00			
Saint-Louis, Richibouctou	....	....	21,000 00			
Témiscouata	....	....	36,000 00			
Vallée de Tobique	....	....	70,000 00			
				4,287,346 81		300,000 00
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.						
Vallée de Cornwallis	....	....	44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est)	....	....	643,545 00			
Joggins	....	....	38,400 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse	....	....	411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)	....	....	189,030 93			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	....	....	80,000 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00	....	679,100 00			
		50,000 00		2,085,995 87		
Gouvernement du Manitoba.						
Manitoba et Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Nord du Pacifique et Manitoba	....	....	533,300 00			
Saskatchewan et Western	50,000 00			533,300 00		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	256,000 00					
		1,945,000 00				
Gouvernement de la Colombie-Britannique.						
Canadien du Pacifique	....	....	37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements	....	21,635,489 33	....	154,679,443 01	....	300,000 00

†Y compris Québec-Central. ‡Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1891.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO.							
Deseronto	Compagnie de Navigation de la Baie de Quinté				5,000 00		
Ville de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac Erié			25,000 00			25,000 00
Township de Oakland	do do			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00	39,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00	116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00	966,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville de Amhertsburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	322,500 00		
Sault Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		

do Oxford	Crédit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			20,500 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
Township de Sombra	do			14,000 00			
do Sarnia	do			16,000 00			
					57,500 00		
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00			
do do Nord	do do			} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do do						
Township d'Oxford-Est	do do			25,000 00			
do de Woodstock	do do			25,000 00			
Ville de Woodstock	do do			} 60,000 00			
do Stratford	do do						
Comté de Perth	do do			120,000 00			
Township de Mornington	do do			40,000 00			
do Elma	do do			10,000 00			
Ville de Listowel	do do			15,000 00			
Township de Wallace	do do			10,000 00			
Ville de Palmerston	do do			30,000 00			
Township de Minto	do do			25,000 00			
Ville de Harriston	do do			20,000 00			
Township de Normanby	do do			80,000 00			
do Bentwick	do do			65,000 00			
do Brant	do do			20,000 00			
do Elderslie	do do			45,000 00			
do Arran	do do			45,000 00			
do Amabel	do do			43,000 00			
do Kippel	do do			32,000 00			
do Albemarle	do do			10,000 00			
Ville de Mount Forest	do do			22,000 00			
Township de Egremont	do do			60,000 00			
	A reporter			877,000 00	3,018,000 00	....	67,500 00

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario—*Suite.*	Report			877,000 00	3,018,000 00		67,500 00
Township de Glenelg	Baie Georgienne et Lac Erié			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			} 8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph	155,000 00	155,000 00			20,000 00	20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité de Hamilton	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Colchester-Sud	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit			20,000 00			
do Garfield	do do			15,000 00			
Village de Kingsville	do do			10,000 00	45,000 00		

Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitechurch	do do			15,000 00			
					100,000 00		
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair			12,000 00			
Township de Morven	do do			15,000 00			
Village de Comber	do do			6,000 00			
					33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matched	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village de Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
do Napanee	*Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00			
					157,500 00		
do Toronto	Nord			100,000 00	....	190,000 00	
Comté de Simcoe	do			....	....	200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00	....	390,000 00
	A reporter	....	155,000 00	35,000 00	6,360,446 85	....	627,500 00

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report		155,000 00	35,000 00	6,360,446 85		627,500 00
Ville de Smith's Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Winchester-Ouest	do			15,000 00			
do Thamesford	do			2,500 00			
					52,500 00		
Ville de Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et Ouest			25,000 00			
Municipalité de Norbery	do do			15,000 00			
					40,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud	do			40,000 00			
					65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central.	80,000 00		80,000 00			
			80,000 00				
Ville de Thorold	do do			20,000 00			
					100,000 00		
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00				90,000 00
do Gananoque	Mille-Isles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			
do Uxbridge	do do			50,000 00			
do Scott	do do			10,000 00			
do Brock	do do			50,000 00			
do Eldon	do do			44,000 00			
do Bexley	do do			15,000 00			
do Somerville	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville de Uxbridge	do do			2,000 00			
					388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			

Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			
Orangeville	do do			15,000 00			
Mount-Forest	do do			20,000 00			
Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			
Owen-Sound	do do			5,000 00			
Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswater	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnbury	do do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté de Haliburton	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,060 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowell	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
Wawanosh-Ouest	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnbury	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00			
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Cie Manufacturière	do do			94 93			
					222,094 93		
			535,000 00		9,094,541 78	....	717,500 00

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
Québec.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Farnham	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International					225,000 00	
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides				25,000 00		
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton							65,000 00
Gore	Missisquoi et vallée de la riv. Noire					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Stukeley-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
	Montréal et Jonct. de Champlain				21,174 00		85,000 00
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse do	do			500 00			
					2,500 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		

Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	
							450,000 00
do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Saint-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	
							15,000 00
			2,434,000 00		453,774 00		1,368,000 00

Nº 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nouveau-Brunswick.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	*Grand-Sud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	do et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	†Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	60,000 00
			23,000 00		233,500 00		60,000 00
Nouvelle-Ecosse.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis			27,685 00			
					27,685 00		
Township d'Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00	150,000 00		
					177,685 00		100,000 00

Manitoba.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie				50,000 00			
do de Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac Plat				20,000 00			
do de Birtle				40,000 00			
do de Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
Colombie-Britannique.					595,600 00		
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
Territoires du Nord-Ouest.							
Non mentionné	Montagne de Bois et Qu'Appelle				25,000 00		

* Maintenant Ligne Riveraine. † Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, 30 juin 1891—*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Grands totaux.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	15,891,533 33		130,899,740 77				146,791,274 10	
Ontario	26,000 00		6,161,007 44				6,187,007 44	
Québec	3,722,956 00		10,674,552 12				14,397,508 12	
Nouveau-Brunswick			4,287,346 81		300,000 00		4,587,346 81	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00		2,085,995 87				2,135,995 87	
Manitoba	1,945,000 00		533,300 00				2,478,300 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		21,635,489 33		154,679,443 01		300,000 00		176,614,932 34
Municipalités.								
Ontario	535,000 00		9,094,541 78		717,500 00		10,347,041 78	
Québec	2,434,000 00		453,774 00		1,368,000 00		4,255,774 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		233,500 00		60,000 00		316,500 00	
Nouvelle-Ecosse			177,685 00		100,000 00		277,685 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			25,000 00				25,000 00	
		2,992,000 00		10,617,600 78		2,245,500 00		15,855,100 78
		24,627,489 33		165,297,043 79		2,545,500 00		192,470,033 12

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

(DIVISION DU REVENU DES CANAUX)

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1ER JUILLET 1890 AU 30 JUIN 1891

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, ARTICLE 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1892

[N° 9c—1891.] *Prix : 10 centins.*

MATIÈRES.

STATISTIQUE (ANNEXE A)—*Suite.*

CANAUX.

—	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de parcours complet.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les navires.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1891.	Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1891.
	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1891.	Saison de navigation, 1890.		
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland........	23	92	27	96	31	100	64	132	70	138	78	144	80	146	84	86
Canaux du Saint-Laurent....	34	104	38	108	42	112	64	132	70	138	78	144	80	146	84	86
Canaux de l'Ottawa.........	46	116	......	....	....	....	64	133	70	139	78	145	80	147	85	87
Canal Chambly............	50	120	......	....	....	....	64	132	70	138	78	145	81	147	84	86
Canal Rideau.............	53	123	....	....	....	....	64	133	70	139	79	145	81	147	85	87
Canal Saint-Pierre..........	56	126	......	....	....	....	64	133	70	139	79	145	82	148	....	....
Canaux de la vallée de la Trent	57	127	......	....	......	......	64	133	70	139	79	145	81	148	....	....
Canal Murray..............	60	130	......	....	....	....	64	133	70	139	79	145	81	147	85	87

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 6 octobre 1891.

Au secrétaire du
Ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états des recettes des canaux perçues pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, ainsi que le relevé des sources d'où provenaient ces recettes.

Le sommaire suivant des recettes accuse une diminution de $3,785, déduction faite des remboursements opérés en vertu de différents arrêtés du conseil modifiant le tarif.

—	1889-90.	1890-91.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Péages de canaux	371,626	345,143	....	4·43
Loyers de chutes d'eau	38,168	37,995	....	0·45
Travaux publics secondaires	50	41	....	18·00
Total	409,844	383,179	....	6·50
A DÉDUIRE—Remboursements	48,391	25,511		
Recettes nettes	361,453	357,668		

Ci-suit un état comparatif des recettes provenant des divisions suivantes des canaux pour les exercices 1890 et 1891, faisant voir les augmentations ou les diminutions, comparées avec l'exercice précédent.

—	1889-90.	1890-91.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland	220,160	188,586	....	14·34
Canaux du Saint-Laurent	70,604	79,919	13·2	
Canal Chambly	17,703	20,187	14·03	
Canaux de l'Ottawa	53,094	47,149	....	11·19
Canal Rideau	6,782	6,153	....	9·29
Canal Saint-Pierre	2,453	1,707	....	30·41
Canal de la Vallée de la Trent	238	731	23·49	
Canal Murray	592	711	198·74	
Total	371,626	345,143		
A DÉDUIRE—Remboursements	48,138	25,511		
Recettes nettes	323,488	319,632		

L'état suivant indique les augmentations et les diminutions sur le canal Welland, et les articles qui les ont produites :—

——	1889-90.	1890-91.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	19,295	15,907	....	17·56
Passagers	207	354	71·01	
Produits de la forêt	29,698	20,157	....	32·12
do des animaux	331	176	....	46·82
do de l'agriculture	109,970	94,330	....	14·22
Objets manufacturés et marchandises	56,291	56,407	·2	
Total des péages	215,792	187,331		
Amendes et dommages	4,367	1,255		
Total	220,159	188,586		
A DÉDUIRE—Remboursements	47,251	24,914		
Recettes nettes	172,888	163,672		

La diminution accusée ci-dessus dans la somme des péages remboursés est due à ce qu'il n'a pas été fait de remboursement de péages sur le grain pendant les mois de mai et juin, à la suite d'un arrêté du conseil du 18 mai 1891 qui décrétait que ces remboursements seraient faits à la clôture de la navigation, et non pendant la saison de navigation comme autrefois.

La quantité totale du fret transporté sur les différents canaux et classifié comme ci-dessous, a été .—

Canaux.	Bestiaux.	Produits de la forêt.	Articles fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland	54	138,205	23,104	317,044	481,095	959,502
Saint-Laurent	1,107	126,128	67,280	348,696	286,093	829,304
Chambly	234	98,868	3,218	118,830	3,914	225,064
Ottawa	1,167	622,329	844	11,483	5,155	640,978
Rideau	38	74,530	2,336	20,728	3,055	100,687
Saint-Pierre	....	2,619	....	19,232	7,668	29,519
Murray	25	4,124	1,659	4,205	3,572	13 585
Vallée de la Trent	....	23,038	20	582	35	23,675

On verra par les chiffres suivants que la plus grande quantité de fret qui ait passé par le canal Welland depuis 1867 a été en 1874, exercice pendant lequel cette quantité a été de 1,540,081 tonneaux.

La plus petite quantité a été en 1882, exercice pendant lequel elle tomba à 644,727 tonneaux; en 1990 la quantité augmenta à 1,104,553 tonneaux, pour tomber, en 1891, à 959,502 tonneaux.

Le plus gros tonnage qui ait passé par le canal Welland entre les ports des Etats Unis, pendant la même période, a été durant l'exercice 1871, où la quantité s'est chiffrée par 747,756 tonneaux ; cependant cette quantité est tombée à 191,817 tonneaux en 1882, mais depuis elle a graduellement monté à 563,856 tonneaux en 1891.

Le relevé suivant donne la quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, et la quantité passée entre les ports des Etats-Unis pendant les exercices clos le 30 juin, de 1867 à 1891, inclusivement :—

Années.	Quantité totale transportée sur le canal Welland, tonneaux.	Quantité des ports américains à des ports américains, tonneaux.
1867	933,260	458,386
1868	1,161,821	641,711
1869	1,231,903	688,700
1870	1,311,956	747,756
1871	1,478,122	772,567
1872	1,319,996	638,039
1873	1,391,692	634,913
1874	1,540,081	703,185
1875	1,142,853	595,217
1876	1,121,802	524,197
1877	1,126,429	482,878
1878	1,091,898	448,413
1879	918,924	361,304
1880	896,122	248,944
1881	798,809	196,285
1882	644,727	191,817
1883	861,634	337,619
1884	965,830	417,972
1885	839,521	416,825
1886	934,862	443,961
1887	838,587	387,109
1888	827,300	387,555
1889	938,254	464,415
1890	1,104,553	550,844
1891	959,502	563,856

Les relevés des quantités de grain transbordées à Port-Colborne et Kingston, et les relevés comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest au bord de la mer seront publiés dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES.

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les

DT. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1890.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics. *Voir* états nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,232 41	126,409 73		6 00		126,415 73	112 08	127,760 22
100 13	59,246 37				59,246 37	193 21	59,539 71
161 60	340 82				340 82	497 67	1,000 09
0 50	18 76				18 76		19 26
60 32	706 36			81 59	787 95	293 00	1,141 27
	554 57		1,147 38	20 00	1,721 95	2,670 76	4,392 71
2 54	54 95				54 95		57 49
1,557 50	187,331 56		1,153 38	101 59	188,586 53	3,766 72	193,910 75
	790 28		105 55		895 83	3,852 50	4,748 33
296 51	17,652 66		5 00		17,657 66	790 00	18,744 17
172 55	773 65		5 00		778 65	575 00	1,526 20
116 97	2,940 74	21 36	4 00	1,588 83	4,554 93		4,671 90
	25,982 04	4,655 85	297 50	10,963 62	41,899 01	19,753 48	61,652 49
291 87	14,133 40				14,133 40		14,425 27
877 90	62,272 77	4,677 21	417 05	12,552 45	79,919 48	24,970 98	105,768 36
187 76	6,424 36		4 00		6,428 36	70 00	6,686 12
	13,268 05				13,268 05		13,268 05
57 92	487 83		2 75		490 58		548 50
245 68	20,180 24		6 75		20,186 99	70 00	20,502 67
	27,510 23				27,510 23		27,510 23
594 08	18,212 83				18,212 83	5 00	18,811 91
28 80	180 40			8 00	188 40	20 00	237 20
91 34	1,237 29				1,237 29		1,329 63
714 22	47,140 75			8 00	47,148 75	25 00	47,887 97
	4,094 36	12 20	5 00	176 00	4,287 56	564 75	4,852 31
	1,432 25				1,432 25	105 50	1,537 75
	428 38		1 00	3 78	433 16	60 90	494 06
	5,954 99	12 20	6 00	179 78	6,152 97	731 15	6,884 12
203 10	1,528 85			177 91	1,706 76		1,909 86
131 57	672 86		38 16		711 02		842 59

1890-91.

canaux—Compte des recettes.

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. — A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. — A compte des loyers de chutes d'eau et autres revenus des trav. publics.	Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1891.	Total.
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
......Port-Colborne........................	127,263 87	105 56	390 79	127,760 22
......Port-Dalhousie	59,346 50	193 21	....	59,539 71
......Dunnville..............	307 37	574 34	118 38	1,000 09
......Port-Maitland..................	19 26	....	....	19 26
.... .Port-Robinson	755 62	293 00	92 65	1,141 27
.... .Sainte-Catherine	1,721 95	2,670 76	....	4,392 71
......Chippawa.............	46 46	... .	11 03	57 49
...........Totaux	189,461 03	3,836 87	612 85	193,910 75
Canaux du Saint-Laurent.				
......Beauharnois.....	800 13	3,852 50	95 70	4,748 33
......Cornwall	16,882 95	790 00	1,071 22	18,744 17
......Cardinal	820 20	706 00	... .	1,526 20
......Lachine.	4,661 73	....	10 17	4,671 90
......Montréal..	41,899 01	19,753 48	....	61,652 49
..... Kingston.......	14,242 03	....	183 24	14,425 27
... .Totaux	79,306 05	25,101 98	1,360 33	105,768 36
Canal Chambly.				
......Chambly	6,306 23	70 00	309 89	6,686 12
......Saint-Jean..	13,268 05	....	....	13,268 05
..... Saint-Ours..........	499 77	. ...	48 73	548 50
...........Totaux.....	20,074 05	70 00	358 62	20,502 67
Canaux de l'Ottawa.				
......Ottawa.................	27,510 23	....	....	27,510 23
......Grenville..............	18,484 44	5 00	322 47	18,811 91
......Carillon...................	190 11	20 00	27 09	237 20
......Ecluse Sainte-Anne.	1,193 21	....	135 42	1,328 63
...........Totaux..................... ..	47,377 99	25 00	484 98	47,887 97
Canal Rideau.				
......Ottawa....................	4,287 56	564 75	... .	4,852 31
......Kingston Mills	1,432 25	105 50	....	1,537 75
.... .Smith's Falls...................... .	433 16	60 90	....	494 06
...........Totaux....	6,152 97	731 15	....	6,884 12
......*Canal Saint-Pierre*............	1,794 78	....	115 08	1,909 86
... . *Canal Murray*—Brighton	796 52	. ...	46 07	842 59

CANAUX,

Nº 1.—PERCEPTION des péages sur les

DT.

(*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1890.	Revenu des canaux. Péages.	Revenu des canaux. Quaiage et emmagasinage.	Revenu des canaux. Amendes et dommages.	Revenu des canaux. Autres recettes.	Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics, *voir* états 3 et 4.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 00	59 51	....	....	....	59 51	....	77 51
50 73	341 96	....	....	50 00	391 96	....	442 69
2 39	34 96	....	....	....	34 96	50 00	87 35
1 50	28 70	....	....	....	28 70	180 00	210 20
38 09	163 23	....	....	....	163 23	6 00	207 32
....	52 75	....	....	....	52 75	....	52 75
110 71	681 11	....	....	50 00	731 11	236 00	1,077 82
3,840 68	325,763 13	4,689 41	1,621 34	13,069 73	345,143 61	29,799 85	378,784 14
					25,511 56	....	....
					319,632 05	....	....

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

1890-91.—*Fin.*

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	Déposé au crédit du receveur général. A compte de loyers de chutes d'eau et autres revenus de trav. pub.	Balances dues par les percepteurs, etc., le 30 juin 1891.	Total.
Canal de la Vallée de la Trent.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
......Burleigh	58 75	....	18 76	77 51
..... Bobcaygeon	391 06	....	51 63	442 69
......Fenelon-Falls	35 10	50 00	2 25	87 35
......Hastings	25 95	180 00	4 25	210 20
......Peterboro'	179 35	6 00	21 97	207 32
......Buckhorn	32 00	....	20 75	52 75
......Totaux	722 21	236 00	119 61	1,077 82
......Grand total	345,685 60	30,001 00	3,097 54	378,784 14
......Moins—Rembours. d'après l'état n° 5.				
......Revenu net.				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.

(*Pour détails, voir annexe A, N° 28.*)

Balances dues le 1er juillet 1890.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, *Vide* état n° 1.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
23,346 92	7,324 40	30,671 32	Canal Welland	50 00	3,725 58	....	26,895 74	30,671 32
6,626 62	1,118 00	7,744 62	do Williamsburg	....	575 00	....	7,169 62	7,744 62
792 50	815 00	1,607 50	do Cornwall	10 00	790 00	....	807 50	1,607 50
3,627 50	2,588 00	6,215 50	do Beauharnois	....	3,852 50	....	2,363 00	6,215 50
18,393 86	24,559 06	42,952 92	do Lachine	20 00	19,752 48	....	23,180 44	42,952 92
136 84	245 00	381 84	do Chambly	....	70 00	....	311 84	381 84
7,059 70	1,220 20	8,279 90	do Rideau	51 25	731 15	25 00	7,472 50	8,279 90
226 00	125 00	351 00	Divers canaux	....	262 00	....	89 00	351 00
			Ventes de terres.					
354 18	....	354 18	....	....	....	....	354 18	354 18
60,564 12	37,994 66	98,558 78		131 25	29,758 71	25 00	68,643 82	98,558 78

Échu	$ 37,994 66
Moins remises	32 00
	$ 37,962 66

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

Nº 3.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1890-1891.

Balances dues le 1er juillet 1890.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1891.	Totaux.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. *Voir* état nº 1.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Havres.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
5 98	29 58	35 56	....Port-Colborne...	35 56	....	35 56
....	11 56	11 56	....Port-Dalhousie.. . ..	11 56	....	11 56
5 98	41 14	47 12	.... Total	47 12	....	47 12

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 4.—ETAT du montant des amendes et dommages perçus pour avoir violé les règlements des canaux, donnant les détails dans chaque cas pour laquelle la punition a été imposée, durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire ou autre personne en charge.	Détails.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1890.			*Canal Welland.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
16 août	Remorqueur "Norris"	James Norris	Pour avoir violé les règlements des canaux, art. 22	* 5 00		
4 nov.	Chalan "Victoria"	Inconnu	Chalan "Victoria" aband. sur la levée du c. Welland	6 00		
1891.						
— janv.	Barge à vap. "Marshall"	D. Whitney	Avaries au pont 15		175 00	
— do	do do	Jas. Webster	Amende de l'éclusier	* 10 00		
30 juin	do "Tecumseh"	Capit. W. Hanson	Avaries aux écluses nos 22 et 25		41 65	
do	Barge "Samoa"	Jas. McKenzie	Avaries à l'écluse n° 18		840 73	
do	Str "C. W. Whitmore"	Capit. James Hastings	do 21		75 00	
			Total, canal Welland	21 00	* 1,132 38	1,153 38
1890.			*Canaux du Saint-Laurent.*			
18 juill.	Barge "Fame"	P. Laplante	Pour avoir violé l'art. 22 des règlem. des canaux, écl. n° 2	20 00		
22 do	do "William"	L. Latour	Pour n'avoir pas obtenu son laissez-passer	5 00		
11 août	Steamer "Eveline"	H. Dobell et Cie	Pour avoir donné du sifflet sans nécessité	10 00		
15 do	do "Arial"	J. Cowley	Pour avoir violé l'art. 107 des règlements des canaux	4 00		
26 do	do "Cholmley"	Carbray et Rooth	Pour avoir violé l'art. 25 des règlements des canaux	10 00		
26 do	do do	do	Pour avaries à la maçonnerie de l'écluse n° 2		200 00	
28 do	Barge "Beauport"	N. Gamlin	Pour avoir laissé entrer la barge dans l'écluse n° 24 sans la contrôler	5 00		
3 sept.	Steamer "Corinthian"	Cie de navigation R. et O.	Pour avoie éludé le paiem. des péages du c. à Cornwall	27 50		
29 do	Goélette "Prussia"	Capit. Alex. Milligan	Pour avoir négligé de faire rapport	5 00		
3 oct.	Barge "Québec"	P. Laplante	Pour avoir éludé les droits de quai	5 00		
3 do	do "Du Lièvre"	do	do do	5 00		
4 do	do "J. Bright"	do	do do	5 00		
4 do	do "Gypsum"	do	do do	5 00		
1er nov.	do "Jennie"	Cie de transport de Montréal	Pour avoir violé l'art. 26 des règlements des canaux aux écluses nos 8 et 10, le 15 octobre 1890	20 00		
1891.						
2 mai	B'ge "Brodeur Demers"	D. Lerouse	Pour non-paiement des droits	5 00		
17 juin	Dragueur "St-Joseph"	N. K. et M. Connolly	Pour avaries à un poteau de garde, écluse n° 8, 2 juin '91		5 00	
17 do	Barge "Jennie"	Cie de transport de Montréal	Pour avaries au pont de Saint-Timothée, le 16 mai 1890		60 55	

17 do	do "Acadia"	do do	Pour avoir brisé une défense, écluse nº 9, le 9 septembre 1890		20 00	
			Total, canaux du Saint-Laurent	131 50	285 55	417 05
1890.			*Canal Chambly.*			
23 août	Barge "W. Henry"	Capit. Arpin	Dommage à la porte de l'écluse nº 7		2 00	
23 do	do "St. Jean Baptiste"	Capit. Lavallée	do do 2		2 00	
11 do	Steamer "James"	Gédéon Lebrun	Pour avoir violé l'article 6 des règlements des canaux	2 00		
8 sept.	Bateau "St. Joseph"	E. Lussier	Pour dommage à l'écluse		0 75	
			Total, canal Chambly	2 00	4 72	6 75
1890.			*Canal Rideau.*			
11 août		M. Bulger	P. avoir cond. un chev. trop vite sur le pont qui trav. le can.	1 00		
29 nov.	Str. "Minnie Bell"	Henry Shaver	Pour s'être mêlé des machines (en vertu de l'article 6 des règlements)	5 00		
			Total, canal Rideau	6 00		6 00
1890.			*Canal Murray.*			
31 déc.	Steamer "Ocean"	W. A. Geddes	Avaries à l'estacade du pont tourn. du ch. de f., 19 oct. '90		38 16	
			Total, canal Murray			38 16
			Total, amendes et dommages			1,621 34

* Ces sommes ont été remises au percepteur des péages des canaux à Sainte-Catherine, par M. Ellis, surintendant du canal Welland.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

CANAUX,

N° 5.—PERCEPTEURS du revenu des

DT. (*Pour détails, voir*

Montants reçus du département pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointements pour fonds de retraite.	Balances dues aux percepteurs le 30 juin 1891.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTION.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Canal Welland.*
3,383 99	65 00	....	3,448 99	....Port-Colborne..........
2,180 97	38 00	....	2,218 97	....Port-Dalhousie..........
770 25	15 00	....	785 25	....Dunnville..........
600 00	10 00	....	610 00	....Port-Maitland..........
737 41	14 40	....	751 81	....Port-Robinson..........
196 00	4 00	....	200 00	....Sainte-Catherine..........
128 75	2 00	....	130 75	....Chippawa..........
7,997 37	148 40	....	8,145 77	..........Total..........
				Canaux du Saint-Laurent
1,293 66	17 00	....	1,310 66	....Beauharnois..........
1,222 99	5 00	....	1,227 99	....Cardinal..........
1,851 37	0 64	....	1,852 01	....Cornwall..........
1,197 87	22 00	....	1,219 87	....Kingston..........
2,150 25	34 00	....	2,184 25	....Lachine..........
8,487 25	123 68	....	8,610 93	....Montréal..........
16,203 39	202 32	....	16,405 71	..........Total..........
				Canal Chambly.
1,567 90	26 25	....	1,594 15	...Chambly..........
1,491 85	24 25	....	1,516 10	....Saint-Jean..........
622 74	....	....	622 74	....Saint-Ours..........
3,682 49	50 50	....	3,732 99	..........Total..........
				Canaux de l'Ottawa.
823 32	16 00	....	839 32	....Carillon..........
1,167 11	20 00	....	1,187 11	...Grenville..........
1,543 51	6 25	....	1,549 76	....Ecluse Sainte-Anne..........
3,533 94	42 25	....	3,576 19	..........Total..........
				Canal Rideau.
458 08	8 00	....	466 08	....Kingston-Mills..........
2,203 74	40 00	....	2,243 74	....Ottawa..........
336 05	6 00	....	342 05	....Smith's-Falls..........
2,997 87	54 00	....	3,051 87	..........Total..........
196 00	4 00	....	200 00	........*Saint-Pierre*..........
17 75	....	....	17 75	........*Canal Murray*..........
70 21	....	....	70 21	........*Canal de la Vallée de la Trent*......
2,357 99	36 00	....	2,393 99	....Inspecteur des canaux..........
845 82	....	....	845 82	....Imprimeur de la reine..........
214 37	....	....	214 37	....Papeterie..........
2,757 52	....	....	2,757 52	....En général..........
40,874 72	537 47	....	41,412 19	..........Grands totaux..........

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

1890–91.

canaux, en compte avec les dépenses.

Annexe B.) Av.

Balances dues aux percepteurs le 1er juillet 1890.	Dépenses autorisées par le département.					Total.
	Appointements.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
...	3,250 00	...	192 00	...	6 99	3,448 99
...	1,900 00	...	25 00	150 00	143 97	2,218 97
...	750 00	...	...	...	35 25	785 25
...	500 00	...	100 00	...	10 00	610 00
...	720 00	...	...	1 90	29 91	751 81
...	200 00	...	...	...	...	200 00
...	100 00	...	25 00	...	5 75	130 75
...	7,420 00	...	342 00	151 90	231 87	8,145 77
...	1,216 00	...	...	6 00	88 66	1,310 66
...	1,150 00	...	50 00	10 50	17 49	1,227 99
...	1,633 32	142 50	...	...	76 19	1,852 01
...	1,100 00	...	45 00	...	74 87	1,219 87
...	1,700 00	...	360 00	19 80	104 45	2,184 25
...	7,383 34	...	525 00	...	702 59	8,610 93
...	14,182 66	142 50	980 00	36 30	1,064 25	16,405 71
...	1,500 00	...	...	48 06	46 09	1,594 15
...	1,400 00	...	...	...	116 10	1,516 10
...	600 00	...	...	...	22 74	622 74
...	3,500 00	...	...	48 06	184 93	3,732 99
...	800 00	...	...	...	39 32	839 32
...	1,000 00	...	50 00	...	137 11	1,187 11
...	1,500 00	...	...	...	49 76	1,549 76
...	3,300 00	...	50 00	...	226 19	3,576 19
...	400 00	...	...	33 00	33 08	466 08
...	2,000 00	...	...	15 18	228 56	2,243 74
...	300 00	...	...	5 85	36 20	342 05
...	2,700 00	...	...	54 03	297 84	3,051 87
...	200 00	...	...	...	...	200 00
...	...	...	...	...	17 75	17 75
...	...	53 20	...	3 50	13 51	70 21
...	1,800 00	...	...	521 10	72 89	2,393 99
...	...	...	...	...	845 82	845 82
...	...	...	...	...	214 37	214 37
...	...	...	...	...	2,757 52	2,757 52
...	33,102 66	195 70	1,372 00	816 89	5,926 94	41,412 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 6.—REMISES DE DROITS, 1890-91.

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890.				$ cts.	$ cts.
Welland	Cie de transp., K. et M.	14 juillet	Port-Colborne	Grain	Droits remb. en vertu des Statuts revisés, chap. 29, sec. 8	216 00	
do	J. Malcolmson	14 do	do	do	do	197 46	
do	A. E. Hume	14 do	do	do	do	119 52	
do	Cie de transbord., Montréal	19 do	do	do	do	2,799 00	
do	Æ. D. Mackay, fils	22 do	do	do	do	90 72	
do	F. H. Taylor	22 do	do	do	do	176 40	
do	J. Malcolmson	31 do	do	do	do	108 00	
do	Cie de transbord., K. et M.	2 août	do	do	do	581 22	
do	J. B. Fairgrieve et Fils	4 do	do	do	do	99 90	
do	Cie de transbord., Montréal	7 do	do	do	do	3,830 94	
do	Cie de transbord., K. et M.	7 do	do	do	do	425 88	
do	Æ. D. Mackay, fils	7 do	do	do	do	94 50	
do	A. M. Robertson	26 do	do	do	do	189 00	
do	Æ. D. Mackay, fils	26 do	do	do	do	94 68	
do	H. A. Young	26 do	do	do	do	163 44	
do	J. Malcolmson	26 do	do	do	do	91 80	
do	A. E. Hume	28 do	do	do	do	217 08	
do	J. B. Fairgrieve et Fils	28 do	do	do	do	99 90	
do	Æ. D. Mackay, fils	2 sept.	do	do	do	91 80	
do	do	2 do	do	do	do	41 22	
do	Cie de transbord., K. et M.	2 do	do	do	do	231 48	
do	J. A. Malcolmson	2 do	do	do	do	110 70	
do	F. H. Taylor	2 do	do	do	do	171 36	
dó	Æ. D. Mackay, fils	18 do	do	do	do	90 72	
do	Cie de transbord., K. et M.	20 do	do	do	do	356 40	
do	do	24 do	do	do	do	661 32	
do	Æ. D. Mackay, fils	24 do	do	do	do	91 80	
do	Cie de transport, Montréal	24 do	do	do	do	4,122 18	
do	F. H. Taylor	2 octobre	do	do	do	164 34	
do	H. A. Young	2 do	do	do	do	215 10	
do	J. A. Malcolmson	16 do	do	do	do	110 70	
do	Cie de transbord., K. et M.	16 do	do	do	do	553 68	
do	J. B. Fairgrieve et Fils	16 do	do	do	do	94 50	

do	Æ. D. Mackay, fils	30 do	do	do	do	93 42	
do	Cie de Transport de Montréal	3 nov.	do	do	do	2,410 74	
do	J. A. Malcolmson	3 do	do	do	do	108 00	
do	A. M. Robertson	3 do	do	do	do	172 62	
do	Cie de Transport de Montréal	1er déc.	do	do	do	1,828 98	
do	Æ. D. Mackay, fils	2 do	do	do	do	91 44	
do	do	2 do	do	do	do	54 18	
do	H. A. Young	2 do	do	do	do	103 32	
do	A. E. Hume	2 do	do	do	do	305 64	
do	Cie de Transbordem., K.et M.	24 do	do	do	do	2,211 12	
do	Cie de Transport de Montréal	24 do	do	do	do	673 74	
		1891.					
do	do	8 janv.	do	do	do	73 08	
do	do	12 do	do	do	do	174 96	
		1890.					
Welland	Capitaine J. Read	20 nov.	Dalhousie	Surpaiement pour glace		5 80	
		1891.					
do	Capitaine N. J. Wigle.	18 avril	Sainte-Catherine et Dalhousie	do excursion		33 94	
				Total, remboursem., canal Welland			24,953 72
		1890.					
Saint-Laurent	Rév. J. Metzler	22 sept.	Williamsburg	Excursion		13 50	
do	Cie de Transport de Montréal	2 octobre	Montréal	Matériaux pour construction du canal		25 33	
do	do	3 nov.	do	do do		6 91	
do	do	3 do	do	Surpaiement sur fer		17 35	
do	do	1er déc.	do	Matériaux pour construction du canal		24 08	
do	Cie de Transb., Kingston et M.	24 do	Cornwall	Grain		186 92	
do	Cie de Transport de Montréal	24 do	do	do		45 12	
		1891.					
do	Drummond, McCall et Cie	2 févier	Lachine	Surcharge de quaiage sur fer en gueuse		8 40	
do	Capit. O. Gillespie	6 avril	do	do de péages à cause de différence dans le tonn. du nav.		98 23	
				Total, remboursem., can. du St-Laurent			425 84
		1890.					
Ottawa	D. Murphy et Cie	28 août	Grenville	Péages payés deux fois		35 57	
do	do	20 nov.	Ottawa et Grenville	Laissez-passer non employé		17 27	

N° 6.—REMBOURSEMENTS, 1890-91—*Fin.*

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursement de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1891.				$ cts.	$ cts.
Ottawa	D. Murphy et Cie	11 juin	Ottawa et Grenville	Laissez-passer non employé		11 57	
do	do	11 do	do do	do		31 63	
do	Geo. Harris	11 do	do Ste-Anne	Surpaiement pour péages		13 84	
				Total, remboursem., canaux d'Ottawa			109 88
Chambly	Bissett et Donaghy	20 nov.	Saint-Jean	Laissez-passer non employé			22 12
				Total			25,511 56

REMBOURSEMENT DE LOYERS DE CHUTES D'EAU.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursement de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
Saint-Laurent	G. P. Anderson	3 avril	Cardinal	Surchage de loyer, terrain pris p. le dép.			32 00

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

N° 6.—REMISES DE DROITS, 1890-91—RÉCAPITULATION—*Suite.*

PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de droits sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890-91.				$ cts.	$ cts.
Welland	Cie de transport K. et M		Port-Colborne	Grain	Droits remb. en vertu des Statuts revisés, chap. 29, art. 8	5,237 10	
do	J. Malcolmson		do	do	do	636 66	
do	A. E. Hume		do	do	do	642 24	
do	Cie de transport Montréal		do	do	do	15,913 62	
do	A. E. D. Mackay, Fils		do	do	do	834 48	
do	F. H. Taylor		do	do	do	512 10	
do	J. B. Fairgrieve et Fils		do	do	do	294 30	
do	A. M. Robertson		do	do	do	361 62	
do	H. A. Young		do	do	do	481 86	
							24,913 98
do	Capit. N. J. Wigle		Sainte-Catherine et Dalhousie	Péages en plus sur excursions		33 94	
do	Capit. J. Read		Dalhousie	do glace		5 80	
							39 74
		1890.		Total des péages remboursés, canal Welland			24,953 72
Saint-Laurent	Rév. J. Metzler	22 sept	Williamsburg	Excursion		13 50	
do	Cie de transport Montréal		Cornwall et Montréal	Matériel pour construction de canal		56 32	
do	do	3 nov	Cornwall	Paiement en plus sur fer de ch. de fer		17 35	
do	do	24 déc	do	Grain		45 12	
do	Cie de transport K. et M	24 do	do	do		186 92	
		1891.					
do	Drummond, McCall et Cie	2 fév	Lachine	Surcharge de quaiage sur fer en gueuse		8 40	
do	Capit. O. Gillespie	6 avril	do	Surcharge due à la différence dans le tonnage enregistré du navire		98 23	
		1890.		Total des péages remboursés, canaux du Saint-Laurent			425 84
Ottawa	D. Murphy et Cie	28 août	Grenville	Payé deux fois		35 57	
do	do		Ottawa et Grenville	Permis de passer non employés		60 47	

N° 6.—REMISES DE DROITS, 1889-90—*Fin.*

PÉAGES DES CANAUX—*Fin*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1891.				$ cts.	$ cts.
Ottawa........	Geo. Harris...	11 juin.. ...	Ottawa et Ste-Anne	Paiement en plus de péages...	... .	13 84	
				Total des péages remboursés, canaux de l'Ottawa.....	....	....	109 88
Chambly	Bissett et Donaghy........	20 nov......	Saint-Jean.......	Permis de passer non employés......	....	.. . .	22 12
							25,511 56

REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remises de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
Saint-Laurent ..	G. P. Anderson...........	3 avril.....	Cardinal..........	Surcharge de loyer, terrain pris par le département....................	....	....	32 00

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		7						38		45	45		9 00	9 00
Pommes		104	27						27	104	131	4 05	2 64	6 69
Produits agricoles, non énumérés, légumes			18	200				1	18	201	219	2 70	10 20	12 90
Produits agricoles, non énumérés, animaux								14		14	14		2 80	2 80
23 Instruments aratoires														
Orge			1,710			6,537			1,710	6,537	8,247	256 50	1,307 40	1,563 90
Briques	94		31		79	4			204	4	208	25 96	0 80	26 76
Os	1								1		1	0 02		0 02
Soufre					680				680		680	102 00		102 00
Ciment et chaux hydraulique	3			5	413				416	5	421	62 01	0 63	62 64
Argile, chaux et sable	120	135							120	135	255	6 19	11 75	17 94
Houille					194,973	1,382	20,016	19,919	214,989	21,301	236,290	42,997 20	2,977 10	45,974 30
Maïs			3			165,674		82,640	3	248,317	248,314	0 45	49,662 60	49,663 05
Bestiaux	2								2		2	0 04		0 04
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	5								5		5	0 10		0 10
Bois de teinture et matières tinctor.														
Poisson		49			170				170	49	219	25 50	9 80	35 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine		5,171				10,373		210		15,754	15,754		2,245 92	2,245 92
Meubles		1	8		1	16		3	9	20	29	1 35	3 83	5 18
Gypse, naturel				205						205	205		2 56	2 56
Verrerie, de toutes sortes	3		30		6			1	39	1	40	5 72	0 20	5 92
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	34	10	3		1	1		3	38	14	52	1 28	1 04	2 32
Peaux vert. et salées, cornes et sabots					73				73		73	10 95		10 95
Glace			3,100		1,200				4,300		4,300	215 00		215 00
Fer, chemin de fer														
" en gueuse														

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fer, tout autre	17	494	222		587				826	494	1,320	122 01	98 62	220 63
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer						1,620		1,474		3,094	3,094		154 70	154 70
Saindoux et huile de saindoux			2			1		108	2	109	111	0 30	21 80	22 10
Farine, de toutes sortes	1		1			25,999		232	2	26,231	26,233	0 30	5,246 20	5,246 50
Viandes, autres que le lard			16			16			16	16	32	2 40	3 20	5 60
Marbre					4,931				4,931		4,931	739 65		739 65
Manille					114				114		114	17 10		17 10
Mélasse			1		74				75		75	11 25		11 25
Clous	65		58						123		123	10 22		10 22
Avoine		146				28,490		9		28,645	28,645		5,728 25	5,728 25
Huile, en barils	7		2				47	6	56	6	62	2 31	1 20	3 51
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois		390				14				404	404		80 80	80 80
Pommes de terre	16		12			1			28	1	29	2 39	0 20	2 59
Lard			2			65		333	2	398	400	0 30	79 60	79 90
Peinture	8		3		165				176		176	25 36		25 36
Poix et goudron			266		337				603		603	90 45		90 45
Guénilles														
Seigle	337		480						817		817	122 55		122 55
Résine														
Sel	14	1,102	105		242				361	1,102	1,463	52 58	220 40	272 98
Pierre, pour la taille		380						6,517		6,897	6,897		1,379 40	1,379 40
" ouvrée	195							202	195	202	397	3 66	40 40	44 06
" impropre à la taille, non ouvrée	271	98			6,662				6,933	98	7,031	680 46	1 22	681 68
Graines, de toutes sortes					18	130		1	18	131	149	2 70	26 20	28 90
Moutons														
Cendre de soude	2				978				980		980	146 74		146 74
Acier					226				226		226	33 90		33 90
Sucre	91		26		738				855		855	117 53		117 53
Spiritueux, bière, etc	14	98	12			156		16	26	270	296	3 64	54 00	57 64
Tabac, brut	2	1	1						3	1	4	0 45	0 20	0 65
Suif					58			54	58	54	112	8 70	10 80	19 50

Ferblanc	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	2,369	27,135				32,817		88,605	2,369	148,557	150,926	44 48	29,566 10	29,610 58
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine						166				166	166		33 20	33 20
Tous autres effets et marchandises non énumérés	743	201	269		34,173	2,229		178	35,185	2,608	37,793	5,192 92	485 54	5,678 46
Ecorce														
Barils, vides			4	46	74	7			78	53	131	14 84	2 47	17 31
Bois de chauffage, sur navires	3,021	9,591	720						3,741	9,591	13,332	100 66	472 20	572 86
Bois de serv., scié, sur navires	226	5,875		7,097		39,666		3,707	226	56,345	56,571	6 21	9,744 83	9,751 04
" en radeaux		15								15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3							23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10		197						207	207		19 70	19 70
" en radeaux														
Billots de sciage	403	3,765		591					403	4,356	4,759	21 92	224 53	246 45
Douves et fonds, barils														
" pipes								114		114	114		21 31	21 31
" Indes Occid								36		36	36		6 75	6 75
Douves, saloirs														
Bardeaux				14						14	14		9 60	9 60
Bois de cons., carré, sur navires	1	10,649						52,100	1	62,749	62,750	0 15	9,519 83	9,519 98
" en radeaux	32	22							32	22	54	3 31	2 61	5 92
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					4			1	4	1	5	1 60	0 40	2 00
Total du fret payant péages	8,122	65,453	12,373	8,355	246,977	315,364	20,063	256,524	287,535	645,696	933,231	51,563 16	119,507 46	171,070 62
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent—														
Alcalis, potasse et perlasse			10						10		10			
Produits agricoles, légumes			23						23		23			
Briques			249		149				398		398			
Ciment et chaux hydraulique	97		284						381		381			
Argile, chaux et sable	2		21						23		23			
Faïence et poterie	58		58		8				124		124			
Poisson			20						20		20			
Lin et chanvre			1						1		1			
Verrerie, de toutes sortes	2		14						16		16			
Fer, chemin de fer	14,125		61						14,186		14,186			
" en gueuse	20		56						76		76			
" tout autre	551		155						706		706			
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72			
Viandes, autres que le lard			1						1		1			

N° 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada. — Montée.	De ports du Canada à des ports du Canada. — Descente.	De ports du Canada à des ports américains. — Montée.	De ports du Canada à des ports américains. — Descente.	De ports américains à des ports américains. — Montée.	De ports américains à des ports américains. — Descente.	De ports américains à des ports du Canada. — Montée.	De ports américains à des ports du Canada. — Descente.	Tonneaux. — Montée.	Tonneaux. — Descente.	Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Clous	47		410						457		457			
Huile, en barils	26		6						32		32			
Peinture	7		55						62		62			
Poix et goudron	1		16						17		17			
Résine	1								1		1			
Sel	228		6,156		836				7,220		7,220			
Graines de toutes sortes			100						100		100			
Cendre de soude			163		360				523		523			
Sucre			175						175		175			
Spiritueux, bière, etc	20		212						232		232			
Ferblanc			37						37		37			
Térébenthine	1								1		1			
Blanc de plomb	8		3						11		11			
Blanc de céruse	3		49						52		52			
Marchandises non énumérées	75		823		90				988		988			
Bois de construc. en franchise de Welland à Port-Robinson		326								326	326			
Grand total, fret	23,394	65,779	21,531	8,355	248,492	315,364	20,063	256,524	313,480	646,022	959,502			

		Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
Total, péages sur navires		7,784 45	8,122 94	15,907 39
" passagers		172 27	181 28	353 55
" articles en franchise	$3,908.01			
Amendes et dommages				1,153 38
Autres recettes				101 59
Total du revenu, non compris les loyers de chutes d'eau		59,519 88	127,811 68	188,586 53

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 8.—**Tableau général** indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		7						38		45	45		9 00	9 00
Pommes			27						27		27	4 05		4 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes			18					1	18	1	19	2 70	0 20	2 90
Produits agricoles, non énumérés, animaux								14		14	14		2 80	2 80
Instruments aratoires														
Orge			1,710			6,537			1,710	6,537	8,247	256 50	1,307 40	1,563 90
Briques	50		31		79	4			160	4	164	24 00	0 80	24 80
Os														
Meubles					680				680		680	102 00		102 00
Ciment et chaux hydraulique					413				413		413	61 95		61 95
Argile chaux et sable														
Houille					194,973	1,382	20,010	19,919	214,983	21,301	236,284	42,996 60	2,977 10	45,973 70
Maïs			3			165,674		82,638	3	248,312	248,315	0 45	49,662 40	49,662 85
Bestiaux														
Poisson		49			170				170	49	219	25 50	9 80	35 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine						10,373		210		10,583	10,583		2,116 60	2,116 60
Meubles			8		1	16		3	9	19	28	1 35	3 80	5 15
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	2		30		6			1	38	1	39	5 70	0 20	5 90
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			3		1	1		3	4	4	8	0 60	0 80	1 40
Peaux vertes et salées, etc					73				73		73	10 95		10 95
Glace			3,100		1,200				4,300		4,300	215 00		215 00
Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre		493	222		587				809	493	1,302	121 35	98 60	219 95
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

ARTICLES	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cryolithe ou min. chimique et autre minerai, excepté le fer						1,620		1,474		3,094	3,094		154 70	154 70
Saindoux et huile de saindoux			2			1		108	2	109	111	0 30	21 80	22 10
Farines, de toutes sortes	1		1			25,999		232	2	26,231	26,233	0 30	5,246 20	5,246 50
Viandes, autres que le lard			16			16			16	16	32	2 40	3 20	5 60
Manille					114				114		114	17 10		17 10
Marbre					4,931				4,931		4,931	739 65		739 65
Mélasse			1		74				75		75	11 25		11 25
Clous	2		58						60		60	9 00		9 00
Avoine						28,490		9		28,499	28,499		5,699 80	5,699 80
Huile, en barils			2					6	2	6	8	0 30	1 20	1 50
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois		390				14				404	404		80 80	80 80
Pommes de terre			12			1			12	1	13	1 80	0 20	2 00
Lard			2			64		333	2	398	400	0 30	79 60	79 90
Peinture			3		165				168		168	25 20		25 20
Poix et goudron			266		337				603		603	90 45		90 45
Guénilles														
Seigle	337		480						817		817	122 55		122 55
Résine														
Sel	2	1,102	105		242				349	1,102	1,451	52 35	220 40	272 75
Pierre, pour la taille		380						6,517		6,897	6,897		1,379 40	1,379 40
" ouvrée								202		202	202		40 40	40 40
" impropre à la taille, non ouvrée					6,662				6,662		6,662	666 20		666 20
Graines, de toutes sortes					18	130		1	18	131	149	2 70	26 20	28 90
Moutons														
Cendre de soude					978				978		978	146 70		146 70
Acier					226				226		226	33 90		33 90
Sucre	9		26		378				773		773	115 95		115 95
Spiritueux, bière, etc	12	98	12			156		16	24	270	294	3 60	54 00	57 60
Tabac, brut	2	1	1						3	1	4	0 45	0 20	0 65
Suif					58			54	58	54	112	8 70	10 80	19 50
Etain														
Térébenthine														

Blé		24,681				32,817		88,174		145,672	145,672		29,134 40	29,134 40
Blanc de plomb			3						3		3	0 45		0 45
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine						166				166	166		33 20	33 20
Tous autres effets et marchandises non énumérées	92	8	269		34,173	2,229		155	34,534	2,392	36,926	5,180 10	478 40	5,658 50
Ecorce														
Barils, vides			4		74	7			78	7	85	14 84	1 32	16 16
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		738								738	738		49 20	49 20
do en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires		719		7,097		39,666		3,707		51,189	51,189		9,207 26	9,207 26
do en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de chemins de fer, sur navires														
do en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
do pipe								114		114	114		21 31	21 31
do Indes Occidental								36		36	36		6 75	6 75
Douves, saloirs														
Bardeaux				14						14	14		9 60	9 60
Piq. et perch. pour clôtures, sur nav.														
do en rad.														
Bois de construct., carré, sur navires		10,649						52,100		62,749	62,749		9,519 83	9,519 83
do en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					4			1	4	1	5	1 60	0 40	2 00
Total, fret payant péages	510	39,315	11,653	7,111	246,977	315,364	20,010	256,068	279,150	617,858	897,008	51,338 89	117,670 47	169,009 36
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal St-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			10						10		10			
Produits agricoles, légumes			23						23		23			
Briques			249		149				398		398			
Ciment et chaux hydraulique	97		284						381		381			
Argile, chaux et sable	2		21						23		23			
Faïence et poterie	58		58		8				124		124			
Poisson			20						20		20			
Lin et chanvre			1						1		1			
Verrerie, de toutes sortes	2		14						16		16			
Fer, chemin de fer	14,125		61						14,186		14,186			
Fer, en gueuse	20		56						76		76			

N° 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fer, tout autre	551		155						706		706			
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72			
Viandes, autres que le lard			1						1		1			
Clous	47		410						457		457			
Huile, en barils	26		6						32		32			
Peinture	7		55						62		62			
Poix et goudron	1		16						17		17			
Résine	1								1		1			
Sel	228		6,156		836				7,220		7,220			
Graines, de toutes sortes			100						100		100			
Cendre de soude			163		360				523		523			
Sucre			175						175		175			
Spiritueux, bière, etc	20		212						232		232			
Etain			37						37		37			
Térébenthine	1								1		1			
Blanc de plomb	8		3						11		11			
Blanc de céruse	3		49						52		52			
Marchandises non énumérées	75		823		90				988		988			
Grand total, fret	15,782	39,315	20,811	7,111	248,492	315,364	20,010	256,068	305,095	617,858	922,953			
Total, péages sur navires												7,358 29	7,749 82	15,108 11
do passagers												42 10	48 90	91 00
do articles en franchises $3,891.75														
Total, péages												58,739 28	125,469 19	184,208 47

B. H. TEAKLES
Premier commis, revenu des canaux

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		104								104	104		2 64	2 64
Produits agricoles non énumérés, légumes				200						200	200		10 00	10 00
Produits agricoles non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge				46						46	46		1 15	1 15
Briques	44								44		44	1 96		1 96
Os	1								1		1	0 02		0 02
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	3			5					3	5	8	0 06	0 63	0 69
Argile, chaux et sable	120	135							120	135	255	6 19	11 75	17 94
Houille							6		6		6	0 60		0 60
Maïs								2		2	2		0 20	0 20
Bestiaux	2								2		2	0 04		0 04
Coton, brut														
Faïence et poterie	5								5		5	0 10		0 10
Bois de teinture et mat. tinct.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine		5,171								5,171	5,171		129 32	129 32
Meubles		1								1	1		0 03	0 03
Gypse				205						205	205		2 56	2 56
Verrerie, de toutes sortes	1								1		1	0 02		0 02
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	34	10							34	10	44	0 68	0 24	0 92
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														

N° 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada. Montée.	De ports du Canada à des ports du Canada. Descente.	De ports du Canada à des ports américains. Montée.	De ports du Canada à des ports américains. Descente.	De ports américains à des ports américains. Montée.	De ports américains à des ports américains. Descente.	De ports américains à des ports du Canada. Montée.	De ports américains à des ports du Canada. Descente.	Tonneaux. Montée.	Tonneaux. Descente.	Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée. $ cts.	Montant des péages. Descente. $ cts.	Montant total des péages. $ cts.
Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre	17	1							17	1	18	0 66	0 02	0 68
Clous	63								63		63	1 22		1 22
Avoine		146								146	146		28 45	28 45
Huile, en barils	7						47		54		54	2 01		2 01
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre	16								16		16	0 59		0 59
Lard														
Peinture	8								8		8	0 16		0 16
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel	12								12		12	0 23		0 23
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	195								195		195	3 66		3 66
" impropre à la taille, non ouvrée	271	98							271	98	369	14 26	1 22	15 48
Graines, toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude	2								2		2	0 04		0 04
Acier														
Sucre	82								82		82	1 58		1 58
Spiritueux, bière, etc	2								2		2	0 04		0 04
Tabac, brut														
Suif														
Ferblanc	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	2,369	2,454						431	2,369	2,885	5,254	44 48	431 70	476 18
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														

Toutes autres marchandises non énumérées	651	193						23	651	216	867	12 82	7 14	19 96
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes pour navires														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,021	8,853	720						3,741	8,853	12,594	100 66	423 00	523 66
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	226	5,156							226	5,156	5,382	6 21	537 57	543 78
" en radeaux		15								15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3							23	3	26	0 58	0 25	0 83
Traverses de c. de f., sur nav.		10		197						207	207		19 70	19 70
" en rad.														
Billots de sciage	403	3,765		591					403	4,356	4,759	21 92	224 53	246 45
Douves et fonds, barils														
" pipe														
" Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Poteaux et perches de clôtures, sur navires														
Poteaux et perches de clôtures, en radeaux														
Bois de cons., carré, sur nav.	1								1		1	0 15		0 15
" " en rad.	32	22							32	22	54	3 31	2 61	5 92
Articles en bois, et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	7,612	26,138	720	1,244			53	456	8,385	27,838	36,223	224 27	1,836 99	2,061 26
Bois de cons. passé en franch. de Welland à Port-Robinson		326								326	326			
Grand total, fret	7,612	26,464	720	1,244			53	456	8,385	28,164	36,549			
Total des péages sur navires												426 16	373 12	799 28
do passagers												130 17	132 38	262 55
do articles en franchise											$ 16 26			
Total des péages												780 60	2,342 49	3,123 09

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de article chaque transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des. cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	2	64	10	....	10	....	....	....	22	64	86	3 38	12 80	16 18
Pommes	43	2,487	....	22	3	....	....	....	46	2,509	2,555	4 46	360 19	364 65
Produits agricoles, non énumérés, légumes	292	939	23	....	....	....	....	....	315	939	1,254	42 20	101 27	143 47
Produits agricoles, non énumérés, animaux	140	564	....	....	....	....	31	....	171	564	735	13 16	58 83	71 99
Instruments aratoires	90	11	....	....	....	....	....	....	90	11	101	12 46	1 80	14 26
Orge	153	2,448	....	....	1	....	....	....	154	2,448	2,602	3 53	48 96	52 49
Briques	12,289	130	171	....	....	....	234	....	12,694	130	12,824	542 91	8 63	551 54
Os	1	112	....	....	....	....	....	....	1	112	113	0 04	14 95	14 99
Soufre	200	....	....	....	....	....	34	....	234	....	234	20 80	....	20 80
Ciment et chaux hydraulique	2,442	202	203	....	....	2	....	....	2,645	204	2,849	368 31	20 72	389 03
Argile, chaux et sable	17,540	8,550	170	....	....	....	3,966	....	21,676	8,550	30,226	819 44	533 85	1,353 29
Houille	....	82,404	....	....	....	1,108	....	85,209	....	168,721	168,721	....	23,613 56	23,613 56
Maïs	24	3,536	....	....	23	456	....	11,965	47	15,957	16,004	2 78	1,191 77	1,194 55
Bestiaux	31	491	....	....	....	....	....	....	31	491	522	1 62	37 58	39 20
Coton, brut	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	0 30	....	0 30
Faïence et poterie	216	24	125	....	....	....	....	....	341	24	365	65 57	4 80	70 37
Bois de tein. et matières tincto.	31	....	....	....	....	....	209	....	240	....	240	14 75	....	14 75
Poisson	333	40	20	....	....	....	....	....	353	40	393	37 36	2 91	40 27
Lin et chanvre	3	2	....	....	....	....	....	....	3	2	5	0 35	0 30	0 65
Fleur de farine	923	4,007	....	....	....	111	....	....	923	4,118	5,041	65 80	607 84	673 64
Meubles	237	480	....	....	....	....	....	....	237	480	717	31 22	86 25	117 47
Gypse	631	208	....	....	....	....	....	....	631	208	839	9 89	7 89	17 78
Verre, de toutes sortes	495	68	11	....	....	....	8	....	514	68	582	99 40	10 55	109 95
Foin, pressé	418	415	....	....	26	....	....	....	444	415	859	29 12	25 89	55 01
Cochons	2	46	....	....	....	....	....	....	2	46	48	0 08	6 17	6 25
Chevaux	127	256	....	....	....	2	....	....	127	258	385	9 11	19 90	29 01
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	27	....	....	....	....	....	....	1	27	28	0 04	3 07	3 11
Glace	....	1,467	....	....	....	....	....	....	....	1,467	1,467	....	206 65	206 65

Fer, chemin de fer	14,202	151	241						14,443	151	14,594	2,144 69	11 33	2,156 02
" en gueuse	3,276	5	122						3,398	5	3,403	415 86	0 19	416 05
" tout autre	9,717	942	196		2		7		9,922	942	10,864	669 13	45 70	714 83
Minerai de fer														
Cryolithe, minerai chimique et autres minerais, excepté le fer		3,780								3,780	3,780		189 00	189 00
Saindoux et huile de saindoux	165	158							165	158	323	20 43	11 20	31 63
Farines, de toutes sortes	124	878				6			124	884	1,008	8 08	64 11	72 19
Viandes, autres que le lard	22	11	1						23	11	34	2 38	0 76	3 14
Marbre	34	1							34	1	35	6 70	0 20	6 90
Manille	16	1							16	1	17	3 09	0 20	3 29
Mélasse	639	144					211		850	144	994	117 97	7 20	125 17
Clous	2,782	1,146	266						3,048	1,146	4,194	590 10	57 75	647 85
Avoine	1,324	1,499							1,324	1,499	2,823	49 87	57 49	107 36
Huiles, en barils	984	230	65		6	101	137	41	1,192	372	1,564	165 15	48 65	213 80
Tourteaux oléagineux	2								2		2	0 16		0 16
Pois	1,104	23,271							1,104	23,271	24,375	24 15	465 76	489 91
Pommes de terre	17	64	2		9				28	64	92	2 87	4 95	7 82
Lard	248	161				8			248	169	417	24 05	15 44	39 49
Peinture	245	241	48				14		307	241	548	57 55	23 30	80 85
Poix et goudron	108	59	16				177		301	59	360	28 72	3 25	31 97
Guénilles	3	130							3	130	133	0 60	25 20	25 80
Seigle	1	1,907							1	1,907	1,908	0 08	38 14	38 22
Résine	154	119					2,049		2,203	119	2,322	111 08	5 95	117 03
Sel	5,881	23	6,048			23	3	5	11,932	51	11,983	1,601 77	3 32	1,605 09
Pierre, pour la taille	424	342					2,813	2,299	3,237	2,641	5,878	123 33	395 93	519 26
" ouvrée	122	1					42		164	1	165	8 65	0 20	8 85
" impropre à la taille, non ouvrée	60	13,935							60	13,935	13,995	1 20	310 50	311 70
Graines, de toutes sortes	4,015	128	100						4,115	128	4,243	171 74	8 76	180 50
Moutons		149								149	149		11 41	11 41
Cendre de soude	656	33	971				30		1,657	33	1,690	321 07	1 80	322 87
Acier	141	20							141	20	161	20 94	0 76	21 70
Sucre	2,817	14	276				232		3,325	14	3,339	602 37	2 05	604 42
Spiritueux, bière, etc	528	392	200		2				730	392	1,122	130 78	76 30	207 08
Tabac, brut	17	2					3		20	2	22	1 81	0 30	2 11
Suif	42	1					14		56	1	57	6 83	0 15	6 98
Etain	513	108	7				1		521	108	629	98 96	10 05	109 01
Térébenthine	13	21					92		105	21	126	7 16	1 05	8 21
Blé	15,824	6,475						2,911	15,824	9,386	25,210	316 78	566 15	882 93
Blanc de plomb	151	11	3				6		160	11	171	30 58	0 55	31 13
Blanc de céruse	633		49				2		684		684	136 39		136 39
Laine	8	5							8	5	13	1 20	0 75	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,518	3,507	858		610	316	5	64	7,991	3,887	11,878	1,291 26	564 78	1,856 04
Ecorce														
Barils, vides	304	26	2		56			2	362	28	390	40 93	4 22	45 15
Courbes, pour bâtiments														
Flottes	1,000	4,572							1,000	4,572	5,572	4 90	80 01	84 91
Bois de chauffage, sur navires	4,467	7,486		600				114	4,467	8,200	12,667	74 45	218 97	293 42

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la qauntité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles	1								1		1	0 10		0 10
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires.	22,948	13,888	673	2,197					23,621	16,085	39,706	666 58	648 11	1,314 69
" " en radeaux.		134								134	134		6 00	6 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		18,522								18,522	18,522		463 05	463 05
Traverses de ch. de fer, sur nav.	1,004								1,004		1,004	20 03		20 03
" " en rad.														
Bois de sciage		20,562								20,562	20,562		468 82	468 82
Douves et fonds, barils		9								9	9		0 17	0 17
Bardeaux	25	24							25	24	49	6 74	4 13	10 87
Bois de construct., carré, sur nav.	88	1,631							88	1,631	1,719	1 36	22 44	23 80
" " en rad.	730	8,532							730	8,532	9,262	18 25	216 55	234 80
Traverses		10,854								10,854	10,854		28 25	28 25
Articles en bois et bois en partie fabriqué	73	27							73	27	100	25 00	6 00	31 00
Total du fret payant péages	140,836	255,310	10,877	2,819	748	2,133	10,320	102,610	162,781	362,872	525,653	12,371 95	32,184 43	44,556 38
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland—														
Tous autres produits, animaux		14								14	14			
" légumes		1								1	1			
Alcalis		39						6		45	45			
Maïs		82,025						3,502		85,527	85,527			
Poisson		49								49	49			
Fleur de farine		1,233								1,233	1,233			
Meubles		2								2	2			
Verrerie		1								1	1			
Chevaux		2						1		3	3			
Saindoux et huile de saindoux		100								100	100			
Farines		205						28		233	233			

Avoine	....	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9
Tourteaux oléagineux	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Huile	....	6	....	....	....	....	....	....	....	6	6
Pois	....	390	....	....	....	....	....	....	....	390	390
Lard	....	322	....	....	....	....	....	....	....	322	322
Graines	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Suif	....	54	....	....	....	....	....	....	....	54	54
Tabac	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Blé	....	108,468	....	....	....	....	....	....	....	108,468	108,468
Whisky et autres spiritueux	....	98	....	....	....	....	....	5	....	103	103
Marchandises	....	156	....	....	....	....	....	2	....	158	158
Bois de service, scié, sur navires	....	2,292	....	....	....	....	....	....	....	2,292	2,292
" " en radeaux	....	917	....	....	....	....	....	....	....	917	917
Piquets, en radeaux	....	400	....	....	....	....	....	....	....	400	400
Bois de constr., carré, en radeaux	....	1,960	....	....	....	....	....	....	....	1,960	1,960
Articles en bois	....	1,502	....	....	....	....	....	....	....	1,502	1,502
Articles en franchise, par arrête du conseil.											
Ciment et chaux hydraulique	....	836	....	....	....	....	....	....	....	836	836
Argile, chaux et sable	627	....	....	....	....	....	80	....	707	....	707
Houille	60,855	385	20	....	88	....	33,629	....	94,592	385	94,977
Fer, tout autre	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Bois de service, scié, sur navires	64	74	....	....	....	....	....	....	64	74	138
Marchandises	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Pierre, pour la taille	450	....	....	....	....	....	....	....	450	....	450
" non ouvrée	....	1,470	....	....	....	....	....	....	....	1,470	1,470
Bois de constr., carré, sur navires	....	360	....	....	....	....	....	....	....	360	360
Cryolithe, ayant payé pleins péages sur le c. Rideau, en fr.	....	917	....	....	....	....	....	....	....	917	917
Grand total, fret	202,832	459,604	10,897	2,819	836	2,133	44,029	106,154	258,594	570,710	829,304

Total, péages sur navires	8,673 68	5,955 88	14,629 56
" " passagers	706 14	2,380 69	3,086 83
" " marchandises en franchise. $10,811 73			
Quaiage et emmagasinage	....	....	4,677 21
Amendes et dommages	....	....	417 05
Hivernage, droits de bassin et autres recettes	....	....	12,552 45
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	....	....	79,919 48

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		64	10						10	64	74	2 00	12 80	14 80
Pommes		2,335		22						2,357	2,357		353 55	353 55
Produits agricoles, non énumérés, légumes	227	587	23						250	587	837	37 50	88 05	125 55
38 Produits agricoles, non énumérés, animaux		327								327	327		49 05	49 05
Instruments aratoires		8								8	8		1 60	1 60
Orge		906								906	906		18 12	18 12
Briques	307		174		76				557		557	83 55		83 55
Os		88								88	88		13 20	13 20
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	1,866		203						2,069		2,069	310 35		310 35
Argile, chaux et sable	15	1,877	22						37	1,877	1,914	5 55	281 55	287 10
Houille		80,774						67,173		147,947	147,947		22,192 05	22,192 05
Maïs		840						11,421		12,261	12,261		1,090 74	1,090 74
Bestiaux		22								22	22		3 30	3 30
Coton, brut	2								2		2	0 30		0 30
Faïence et poterie	138	24	125						263	24	287	52 60	4 80	57 40
Bois de teint. et mat. tinctoriales	12								12		12	2 40		2 40
Poisson	116	1	20						136	1	137	20 40	0 15	20 55
Lin et chanvre		2	1						1	2	3	0 15	0 30	0 45
Fleur de farine	1	3,986							1	3,986	3,987	0 15	597 90	598 05
Meubles	66	407							66	407	473	13 20	81 40	94 60
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	398	47	11						409	47	456	81 80	9 40	91 20
Foin, pressé	100								100		100	15 00		15 00
Cochons		36								36	36		5 40	5 40
Chevaux	12	43							12	43	55	1 80	6 45	8 25
Peaux vertes et sal., cor. et sabots		17								17	17		2 55	2 55
Glace														
Fer, chemin de fer	13,990		241						14,231		14,231	2,134 65		2,134 65

" en gueuse	2,349		122						2,471		2,471	370 65		370 65
" tout autre	2,176	60	181						2,357	60	2,417	353 55	9 00	362 55
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excep. le fer		3,762								3,762	3,762		188 10	188 10
Saindoux et huile de saindoux	84	46							84	46	130	12 60	6 90	19 50
Farines, de toutes sortes	9	240							9	240	249	1 35	36 00	37 35
Viandes, autres que le lard	3	3	1						4	3	7	0 60	0 45	1 05
Marbre	24	1							24	1	25	4 80	0 20	5 00
Manille	14	1							14	1	15	2 80	0 20	3 00
Mélasse	180								180		180	36 00		36 00
Clous	2,208	3	266						2,474	3	2,477	494 80	0 60	495 40
Avoine														
Huile, en barils	492	153	26						518	153	671	103 60	30 60	134 20
Tourteaux oléagineux														
Pois		5,880								5,880	5,880		117 86	117 86
Pommes de terre	12	4							12	4	16	1 80	0 60	2 40
Lard	9	78							9	78	87	1 35	11 70	13 05
Peinture	211	75	48						259	75	334	51 80	15 00	66 80
Poix et goudron	21	2	16						37	2	39	7 40	0 40	7 80
Guénilles	3	123							3	123	126	0 60	24 60	25 20
Seigle		1,263								1,263	1,263		25 26	25 26
Résine	2								2		2	0 40		0 40
Sel	2,989	3	6,048						9,037	3	9,040	1,355 55	0 45	1,356 00
Pierre, pour la taille	1	340						2,299	1	2,639	2,640	0 15	395 85	396 00
" brute	3	1							3	1	4	0 60	0 20	0 80
" impropre à la taille, non ouvrée		504								504	504		42 00	42 00
Graines, de toutes sortes	47	35	100						147	35	182	22 05	5 25	27 30
Moutons		2								2	2		0 30	0 30
Cendre de soude	575	1	971						1,546	1	1,547	309 20	0 20	309 40
Acier	135								135		135	20 25		20 25
Sucre	2,052	9	276						2,328	9	2,337	465 60	1 80	467 40
Spiritueux, bière, etc	224	378	200						424	378	802	84 80	75 60	160 40
Tabac, brut	1	2							1	2	3	0 15	0 30	0 45
Suif	42	1							42	1	43	6 30	0 15	6 45
Etain	403	31	7						410	31	441	82 00	6 20	88 20
Térébentine	9								9		9	1 80		1 80
Blé		4,750						2,911		7,661	7,661		531 65	531 65
Blanc de plomb	126		3						129		129	25 80		25 80
Blanc de céruse	622		49						671		671	134 20		134 20
Laine	8	5							8	5	13	1 20	0 75	1 95
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	3,605	2,264	858						4,463	2,264	6,727	892 60	452 80	1,345 40
Ecorce														
Barils, vides	103	20							103	20	123	19 50	3 82	23 32
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		552								552	552		36 80	36 80
" en radeaux														

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires	38	1,600	118						156	1,600	1,756	13 80	240 00	253 80
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires.														
" " en radeaux.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" I. Occidentales														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires														
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	51	7							51	7	58	21 20	2 00	23 20
Total, fret payant péages	36,081	114,590	10,120	22	76			83,804	46,277	198,416	244,693	7,662 25	27,075 95	34,738 20
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Produits agricoles, animaux		14								14	14			
" légumes		1								1	1			
Cendre		39						6		45	45			

Maïs	.....	76,470	.....	.....	.....	.....	.....	3,102	.....	79,572	79,572
Poisson	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49	49
Fleur de farine	.....	1,233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,233	1,233
Meubles	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2
Verrerie	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3	3
Saindoux et huile de saindoux	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	100
Farine	.....	205	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	233	233
Avoine	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	9
Tourteaux oléagineux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2
Huile	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	6
Pois	.....	390	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390	390
Lard	.....	322	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	322	322
Graines	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Suif	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54	54
Tabac	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Blé	.....	108,468	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108,468	108,468
Whisky et autres spiritueux	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	103	103
Marchandises	.....	156	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	158	158
Bois de serv., scié, sur navires	.....	2,292	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,292	2,292
" " en radeaux	.....	917	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	917	917
Piquets, etc., en radeaux	.....	400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400	400
Bois de const., carré, en radeaux	.....	1,960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,960	1,960
Articles en bois	.....	1,502	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,502	1,502
Houille, par arrêté du conseil	9,298	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	9,318	.....	9,318
Cryolithe	.....	917	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	917	917
Grand total, fret	45,379	310,201	10,140	22	76	.....	.....	86,948	55,595	397,171	452,766

Total, péages sur navires		4,405 35	4,409 67	8,815 02
" " passagers		296 20	1,701 50	1,997 70
" " articles en franchise	$ 6,321 83			
Total des péages		12,363 80	33,187 12	45,550 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 12.—Tableau indiquant la quantité de chaque article de fret transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
											$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	2				10				12		12	1 38		1 38
Pommes	43	152			3				46	152	198	4 46	6 64	11 10
Produits agricoles non énumérés, légumes	65	352							65	352	417	4 70	13 22	17 92
Produits agricoles non énumérés, animaux	140	237					31		171	237	408	13 16	9 78	22 94
Instruments aratoires	90	3							90	3	93	12 46	0 20	12 66
Orge	153	1,542			1				154	1,542	1,696	3 53	30 84	34 37
Briques	11,903	130					234		12,137	130	12,267	459 36	8 63	467 99
Os	1	24							1	24	25	0 04	1 75	1 79
Soufre	200						34		234		234	20 80		20 80
Ciment et chaux hydraulique	576	202				2			576	204	780	57 96	20 72	78 68
Argile, chaux et sable	17,525	6,673	148				3,966		21,639	6,673	28,312	813 89	252 30	1,066 19
Houille		1,630				1,108		18,036		20,774	20,774		1,421 51	1,421 51
Maïs	24	2,696			23	456		544	47	3,696	3,743	2 78	101 03	103 81
Bestiaux	31	469							31	469	500	1 62	34 28	35 90
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	78								78		78	12 97		12 97
Bois de teinture et mat. tinctor.	19						209		228		228	12 35		12 35
Poisson	217	39							217	39	256	16 96	2 76	19 72
Lin et chanvre	2								2		2	0 20		0 20
Fleur de farine	922	21				111			922	132	1,054	65 65	9 94	75 59
Meubles	171	73							171	73	244	18 02	4 85	22 87
Gypse	631	208							631	208	839	9 89	7 89	17 78
Verrerie, de toutes sortes	97	21					8		105	21	126	17 60	1 15	18 75
Foin, pressé	318	415			26				344	415	759	14 12	25 89	40 01
Cochons	2	10							2	10	12	0 08	0 77	0 85
Chevaux	115	213				2			115	215	330	7 31	13 45	20 76
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	1	10							1	10	11	0 04	0 52	0 56
Glace		1,467								1,467	1,467		206 65	206 65
Fer, chemin de fer	212	151							212	151	363	10 04	11 33	21 37

" en gueuse	927	5							927	5	932	45 21	0 19	45 40
" tout autre	7,541	882	15		2		7		7,565	882	8,447	315 58	36 70	352 28
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer		18								18	18		0 90	0 90
Saindoux et huile de saindoux	81	112							81	112	193	7 83	4 30	12 13
Farine, de toutes sortes	115	638				6			115	644	759	6 73	28 11	34 84
Viandes, autres que le lard	19	8							19	8	27	1 78	0 31	2 09
Marbre	10								10		10	1 90		1 90
Manille	2								2		2	0 29		0 29
Mélasse	459	144					211		670	144	814	81 97	7 20	89 17
Clous	574	1,143							574	1,143	1,717	95 30	57 15	152 45
Avoine	1,324	1,499							1,324	1,499	2,823	49 87	57 49	107 36
Huile, en barils	492	77	39		6	101	137	41	674	219	893	61 55	18 05	79 60
Tourteaux oléagineux	2								2		2	0 16		0 16
Pois	1,104	17,391							1,104	17,391	18,495	24 15	347 90	372 05
Pommes de terre	5	60	2		9				16	60	76	1 07	4 35	5 42
Lard	239	83				8			239	91	330	22 70	3 74	26 44
Peinture	34	166					14		48	166	214	5 75	8 30	14 05
Poix et goudron	87	57					177		264	57	321	21 32	2 85	24 17
Guénilles		7								7	7		0 60	0 60
Seigle	1	644							1	644	645	0 08	12 88	12 96
Résine	152	119					2,049		2,201	119	2,320	110 68	5 95	116 63
Sel	2,892	20				23	3	5	2,895	48	2,943	246 22	2 87	249 09
Pierre, pour la taille	423	2					2,813		3,236	2	3,238	123 18	0 08	123 26
" ouvrée	119						42		161		161	8 05		8 05
" impropre à la taille, non ouvrée	60	13,431							60	13,431	13,491	1 20	268 50	269 70
Graines, de toutes sortes	3,968	93							3,968	93	4,061	149 69	3 51	153 20
Moutons		147								147	147		11 11	11 11
Cendre de soude	81	32					30		111	32	143	11 87	1 60	13 47
Acier	6	20							6	20	26	0 69	0 76	1 45
Sucre	765	5					232		997	5	1,002	136 77	0 25	137 02
Spiritueux, bière, etc	304	14			2				306	14	320	45 98	0 70	46 68
Tabac, brut	16				3				19		19	1 66		1 66
Suif					14				14		14	0 53		0 53
Etain	110	77			1				111	77	188	16 96	3 85	20 81
Térébenthine	4	21			92				96	21	117	5 36	1 05	6 41
Blé	15,824	1,725							15,824	1,725	17,549	316 78	34 50	351 28
Blanc de plomb	25	11			6				31	11	42	4 78	0 55	5 33
Blanc de céruse	11				2				13		13	2 19		2 19
Blé														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,913	1,243			610	316	5	64	3,528	1,623	5,151	398 66	111 98	510 64
Ecorce														
Barils, vides	201	6	2		56			2	259	8	267	21 43	0 40	21 83
Courbes pour bâtiments														
Flottes	1,000	4,572							1,000	4,572	5,572	4 90	80 01	84 91
Bois de chauffage, sur navires	4,467	6,934		600				114	4,467	7,648	12,115	74 45	182 17	256 62
" en radeaux														

N° 12.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cercles					1				1		1	0 10		0 10
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires	22,910	13,888	555	597					23,465	14,485	37,950	652 78	408 11	1,060 89
do en radeaux		134								134	134		6 00	6 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		18,522								18,522	18,522		463 05	463 05
Traverses de ch. de fer, sur nav.	1,004								1,004		1,004	20 03		20 03
" " en rad'x.														
Billots de sciage		20,562								20,562	20,562		468 82	468 82
Douves et fonds de barils														
" " de pipes														
" " Indes occident.														
" saloirs		9								9	9		0 17	0 17
Bardeaux	25	24							25	24	49	6 74	4 13	10 87
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour olôtures, en radeaux														
Bois de constr., carré, sur nav.	88	1,631							88	1,631	1,719	1 36	22 44	23 80
" " en rad'x	730	8,532							730	8,532	9,262	18 25	216 55	234 80
Traverses		10,854								10,854	10,854		28 25	28 25
Articles en bois et bois en partie ouvré	22	20							22	20	42	3 80	4 00	7 80
Total, fret payant péages	104,674	142,320	761	1,197	867	2,133	10,202	18,806	116,504	164,456	280,960	4,709 70	5,108 48	9,818 18
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Maïs		5,555						400		5,955	5,955			

Articles en franchise, par arrêté du conseil.														
Ciment et chaux hydraulique		836								836	836			
Argile, chaux et sable	627						80		707		707			
Houille	51,557	385			88		33,629		85,274	385	85,659			
Bois de service, scié, sur navires	64	74							64	74	138			
Marchandises		1								1	1			
Fer, tout autre		2								2	2			
Bois de const., carré, sur navires		360								360	360			
Pierre, brute		1,470								1,470	1,470			
" pour la taille	450								450		450			
Grand total, fret	157,372	151,003	761	1,197	955	2,133	43,911	19,206	202,999	173,539	376,538			
Total, péages sur navires												4,268 33	1,546 21	5,814 54
" passagers												409 94	679 19	1,089 13
" marchandises en franchise ... $4,489 90														
Total, péages												9,387 97	7,333 88	16,721 85

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-ceute.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		18								18	18	3 42
Pommes	15	77							15	77	92	5 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes	13	73							13	73	86	5 73
" " animaux	39	1,294							39	1,294	1,333	108 77
Instruments aratoires		15								15	15	2 31
Orge		95								95	95	8 54
Briques		120								120	120	6 90
Os		30								30	30	2 74
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		41								41	41	4 00
Argile, chaux et sable	2	8,742							2	8,744	8,742	258 08
Houille												
Maïs												
Bestiaux		676								676	676	43 85
Coton, brut												
Faïence et poterie	3	1							3	1	4	0 34
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		3								3	3	0 30
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9	47							9	47	56	4 67
Meubles		27	8						8	27	35	4 35
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	4	4							4	4	8	0 96
Foin, pressé		439								439	439	40 79
Cochons		10								10	10	0 52
Chevaux	16	123							16	123	139	9 24
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		39								39	39	3 45
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	12	21							12	21	33	2 10

Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et aut. min., exc. le fer.		2,250								2,250	2,250	112 50
Saindoux et huile de saindoux	2	10							2	10	12	0 82
Farines, de toutes sortes	4	18							4	18	22	1 79
Viandes, autres que le lard	2	26							2	26	28	2 60
Marbre												
Manille												
Mélasse	17	7							17	7	24	2 33
Clous	19	12							19	12	31	2 92
Avoine	2	831							2	831	833	65 35
Huile, en barils	29	6							29	6	35	2 69
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,179								1,179	1,179	88 34
Pommes de terre	25	754							25	754	779	59 40
Lard	30	13							30	13	43	1 61
Peinture	1	1							1	1	2	0 24
Poix et goudron												
Chiffons		3								3	3	0 44
Seigle		17								17	17	1 18
Résine												
Sel	5								5		5	0 21
Pierre, pour la taille												
do ouvrée		3								3	3	0 57
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes		28								28	28	2 75
Moutons		342								342	342	24 78
Cendre de soude												
Acier	1								1		1	0 05
Sucre	25	29							25	29	54	4 58
Spiritueux, bière, etc	21	1							21	1	22	1 43
Tabac, brut												
Suif		2								2	2	0 20
Etain	9	3							9	3	12	0 79
Térébenthine	1								1		1	0 05
Blé		39								39	39	3 83
Blanc de plomb												
Blanc de céruse	3								3		3	0 15
Laine		3								3	3	0 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	91	384							91	384	475	65 83
Ecorce		15								15	15	1 47
Barils, vides		86								86	86	10 73
Courbes pour bâtiments												
Flottes		12,540								12,540	12,540	127 42
Bois de chaffage, sur navires	105	42,038		1,143					105	43,181	43,286	1,744 75
do en radeaux		480								480	480	25 47
Cercles		246								246	246	28 90
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	14	388,508		122,825					14	511,333	511,347	39,149 37
do do en radeaux		190								190	190	10 29
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires		313								313	313	10 44

N° 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires		470		595						1,065	1,055	223 51
do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
do saloirs												
Bardeaux	2	393		27					2	420	422	327 07
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	1 76
do do en radeaux												
Bois carré, sur navires		1,530								1,530	1,530	64 13
do en radeaux		1,370								1,370	1,370	23 63
Traverses		200								200	200	1 08
Articles en bois et bois en partie fabriqué	10	49							10	49	59	46 03
Total du fret payant péages	531	466,285	8	124,590					539	590,875	591,414	42,759 94
En franchise, par arrêté en conseil—												
Bois de chauffage		10,166								10,166	10,166	
Flottes		11,340								11,340	11,340	
Bois de service, scié	100	785							100	785	885	
Mâts et espars		10								10	10	
Liens de chemins de fer		11,025								11,025	11,025	
Billots de sciage		13,328								13,328	13,328	
Bardeaux												
Piquets et perches		10								10	10	
Bois carré		2,560								2,560	2,560	
Articles en bois		240								240	240	
Grand total, fret	631	515,749	8	124,590					639	640,339	640,978	

Total, péages sur navires		4,214 66
do passagers		166 15
do marchandises en franchise	$631 31	
Quaiage et emmagasinage		....
Amendes et dommages		....
Autres recettes		8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		47,148 75

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

No 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		353						67		420	420	37 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires		2								2	2	0 20
Orge		146	350						350	146	496	28 21
Briques												
Os	28			213					28	213	241	22 44
Souffre								147		147	147	28 35
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable	81							5,068	81	5,068	5,149	537 61
Houille	68	203		130				97,337	68	97,670	97,738	9,572 07
Maïs		7								7	7	0 24
Bestiaux		75								75	75	2 40
Coton, brut												
Faïence et poterie		23								23	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales								116		116	116	11 60
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	174								174		174	5 80
Meubles								5		5	5	0 50
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes								1		1	1	0 10
Foin, pressé	103	1,898	155						258	1,898	2,156	84 9
Cochons												
Chevaux		12								12	12	0 40
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace		410	403	5,955				1,515	403	7,880	8,283	561 80
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre								2		2	2	0 20
Minerai de fer								129		129	129	12 90

Cryolithe ou minerai chim. et autre min., exc. le fer.												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes		48								48	48	1 60
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								250		250	250	25 00
Clous												
Avoine	3	504							3	504	507	16 93
Huile, en barils		4						137		141	141	13 54
Tourteaux oléagineux												
Pois		89								89	89	2 99
Pommes de terre	7	3							7	3	10	0 80
Lard		3								3	3	0 10
Peinture								10		10	10	1 00
Poix et goudron								221		221	221	22 10
Guénilles												
Seigle												
Résine								2,229		2,229	2,229	219 14
Sel	472							294	472	294	766	68 86
Pierre, pour la taille	63							1,999	63	1,999	2,062	202 06
" ouvrée								139		139	139	13 90
" impropre à la taille, non ouvrée								416		416	416	41 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	3	144							3	144	147	4 90
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc	1								1		1	0 04
Tabac, brut								4		4	4	0 27
Suif												
Etain												
Térébenthine								92		92	92	9 20
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	812	333	171					2,177	983	2,510	3,493	258 13
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	30	123	8,680						8,710	123	8,833	308 87
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	12,054		73,446					70	85,500	70	85,570	5,038 93
" en radeaux		50								50	50	4 00
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Traverses de chemins de fer, sur navires	2,641	189	1,393						4,034	189	4,223	333 04
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	145		47						192		192	29 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	16,685	4,619	84,645	6,298				112,425	101,330	123,342	224,672	17,525 90
Houille, en franchise	392								392		392	
Grand total du fret	17,077	4,619	84,645	6,298				112,425	101,722	123,342	225,064	

Total des péages sur navires		2,598 16
" " passagers		56 18
" " articles en franchise	$33 64	
Amendes et dommages		6 75
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		20,186 99

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 15.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		27								27	27	3 47
Pommes	41	64							41	64	105	2 47
Produits agricoles, non énumérés, légumes	17	22							17	22	39	1 39
do do animaux	100	341							100	341	441	12 54
Instruments aratoires	35	118							35	118	153	16 12
Orge	101								101		101	2 37
Briques	23	17							23	17	40	1 52
Os	8	34							8	34	42	1 60
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	95	22							95	22	117	3 29
Argile, chaux et sable	401	2							401	2	403	9 44
Houille		10,941								10,941	10,941	460 22
Maïs		23								23	23	0 63
Bestiaux	4	6							4	6	10	0 29
Coton, brut												
Faïence et poterie	35	38							35	38	73	8 45
Bois de teinture et matières tinctoriales		2								2	2	0 18
Poisson	112								112		112	2 73
Lin et chanvre												
Fleur de farine	126	476							126	476	602	15 45
Meubles	31	41							31	41	72	7 55
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	61	4							61	4	65	7 06
Foin, pressé	897	6							897	6	903	21 32
Cochons		1								1	1	0 03
Chevaux	10	5							10	5	15	0 42
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	4								4		4	0 12
Glace												
Fer, chemin de fer	54	6							54	6	60	1 78
" en gueuse	89								89		89	2 22
" tout autre	207	32							207	32	239	6 95

N° 15.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chem., et autre min., excep. le fer	840	2,308							840	2,308	3,148	157 05
Saindoux et huile de saindoux	19	5							19	5	24	0 81
Farines, de toutes sortes	19	9							19	9	28	0 77
Viandes, autres que le lard	9	3							9	3	12	0 37
Marbre												
Manille												
Mélasse	134	13							134	13	147	13 35
Clous	291	2							291	2	293	28 10
Avoine	32	25							32	25	57	1 64
Huile, en barils	83	136							83	136	219	20 52
Tourteaux oléagineux		3								3	3	0 10
Pois	27	10							27	10	37	0 91
Pommes de terre	87	55							87	55	142	4 53
Lard	99	37							99	37	136	3 59
Peinture	26	3							26	3	29	3 56
Poix et goudron	34	1							34	1	35	3 50
Guénilles	6	2							6	2	8	0 72
Seigle	32	3							32	3	35	1 14
Résine	3								3		3	0 27
Sel	1,005	139							1,005	139	1,144	32 98
Pierre, pour la taille	24	680							24	680	704	32 83
" ouvrée	1	1							1	1	2	0 27
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	1	9							1	9	10	0 25
Mouton	10	2							10	2	12	0 33
Cendre de soude	19								19		19	1 78
Acier	24								24		24	1 19
Sucre	258	53							258	53	311	30 91
Spiritueux, bière, etc	105	55							105	55	160	17 88
Tabac, brut	1								1		1	0 07
Suif												
Etain	19								19		19	1 88
Térébenthine	1								1		1	0 09

Blé	10	296							10	296	306	8 63
Blanc de plomb	16	1							16	1	17	1 62
Blanc de ceruse	29								29		29	2 76
Laine	2	5							2	5	7	0 22
Tous autres effets et marchandises non énumérés	590	422							540	422	1,012	113 40
Ecorce		31								31	31	1 45
Barils, vides	38	46							38	46	84	6 36
Flottes	1,257	340							1,257	340	1,597	28 18
Bois de chauffage, sur navires	12,381	779							12,381	779	13,160	263 64
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	22,720	7,018	8,513						31,233	7,018	38,251	2,034 76
" " en radeaux	88	4							88	4	92	9 53
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux	94								94		94	10 00
Liens de chemins de fer, sur navires	4,519								4,519		4,519	532 23
" en radeaux	782								782		782	83 03
Billots de sciage	570	88							570	88	658	15 29
Bardeaux	88	26	39						127	27	154	58 80
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	20		8						28		28	4 31
" " en radeaux	1								1		1	0 13
Bois de construction, carré, sur navires	20	20							20	20	40	0 76
" " en radeaux	661	40							661	40	701	32 49
Traverses	742								742		742	11 44
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	6							2	6	8	1 30
Total, fret payant péages	50,290	24,905	8,560						58,850	24,905	83,755	4,171 33
Houille, en franchise, par A. du C	3,252								3,252		3,252	
Bois de chauffage " "	13,020	660							13,020	660	13,680	
Grand total, fret	66,562	25,565	8,560						75,122	25,565	100,687	

Total des péages sur navires	1,661 27
" passagers	122 39
" houille en franchise, $86.84 ; bois de chauffage, $228.00	
Quaiage et emmagasinage	12 20
Amendes et dommages	6 50
Autres recettes	179 28
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	6,152 97

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	115	534	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115	534	649	6 49
Fleur de farine	722	440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	722	440	1,162	11 62
Houille	1,117	16,961	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,117	16,961	18,078	180 78
Bois de construction	928	1,691	.....	.....	.....	.....	.....	.....	928	1,691	2,619	26 19
Autres produits agricoles	1,421	5,085	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,421	5,085	6,506	65 06
Autres marchandises	280	225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	280	225	505	5 05
Total du fret payant péages	4,583	24,936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,583	24,936	29,519	295 19

Total des péages sur navires	1,233 66
" passagers	177 91
Revenu total	1,706 76

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 17.—**Tableau général** indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant de revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		20								20	20	0 60
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	35								35		35	0 35
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Porcs												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse												
do tout autre												
Minerai de fer	3								3		3	0 09

N° 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chim. et autres min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do brute												
do impropre à la taille, non ouvrée	420								420		420	1 96
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	75	84							75	84	159	4 77
Ecorce	17								17		17	0 65
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	40	417							40	417	457	5 60
Bois de chauffage, sur navires	15,702	714							15,702	714	16,416	166 64
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	261	157							261	157	418	6 50
do en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	429								429		429	4 65
do do en radeaux	27								27		27	2 61
Liens de chemins de fer, sur navires	163								163		163	6 50
do en radeaux	220	19							220	19	239	8 29
Billots de sciage	1,999	200							1,999	200	2,199	19 07
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	159	13							159	13	172	14 95
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	8								8		8	0 53
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
do en radeaux	125	1,488							125	1,488	1,613	26 50
Traverses	440	440							440	440	880	3 00
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	20,123	3,552							20,123	3,552	23,675	273 26

Total péages sur navires	327 87
do passagers	79 98
do autres recettes	50 00
Total du revenu, à part les loyers de chutes d'eau	731 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des Chemins de Fer et Canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports amér cains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	600	108	269						869	108	977	17 82
Produits agricoles, non énumérés, légumes	7	11							7	11	18	0 36
do do animaux	4								4		4	0 08
Instruments aratoires	5	2							5	2	7	0 20
Orge	216	100	692						908	100	1,008	18 92
Briques												
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	7								7		7	0 14
Argile, chaux et sable	2	25							2	25	27	0 50
Houille				250				820		1,070	1,070	20 08
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut		1								1	1	0 02
Faïence et poterie	6								6		6	0 16
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	22								22		22	0 43
Lin et chanvre												
Fleur de farine	10	62							10	62	72	1 38
Meubles	12	20	6					1	18	21	39	1 13
Gypse												
Verre, de toutes sortes	18	1							18	1	19	0 49
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	18	6						1	18	7	25	0 52
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		2								2	2	0 04
Glace			1,275						1,275		1,275	31 88
Fer, chemin de fer		280								280	280	5 25
do en gueuse	85								85		85	1 60
do tout autre	265	6							265	6	271	5 14
do minerai												

Cryolithe, minerai chimiq. et autres min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux	3								3		3	0 06
Farines, de toutes sortes	1								1		1	0 02
Viandes, autres que le lard												
Marbre	6								6		6	0 15
Manille	10								10		10	0 26
Mélasse												
Clous	333								333		333	8 37
Avoine												
Huiles, en barils	28	80						60	28	140	168	4 21
Tourteaux oléagineux												
Pois		65	49						49	65	114	2 15
Pommes de terre												
Lard	2	3							2	3	5	0 10
Peinture	26								26		26	0 67
Poix et goudron												
Guénilles	4	6	1						5	6	11	0 28
Seigle	239	86							239	86	325	6 11
Résine												
Sel	257								257		257	4 82
Pierre pour la taille	181		1						182		182	3 42
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	512								512		512	5 12
Graines, de toutes sortes	1								1		1	0 02
Moutons												
Cendre de soude	50								50		50	1 26
Acier												
Sucre	134								134		134	3 39
Spiritueux, bière, etc	56	6							56	6	62	1 61
Tabac, brut								3		3	3	0 06
Suif	2								2		2	0 04
Etain	8								8		8	0 22
Térébenthine												
Blé	255	765							255	765	1,020	12 90
Blanc de plomb	34								34		34	0 87
Blanc de céruse	77								77		77	1 93
Laine	2	4							2	4	6	0 12
Tous autres effets et marchandises non énumérés	694	92	57						751	92	843	21 30
Ecorce												
Barils, vides		6	5						5	6	11	0 35
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	936		570						1,506		1,506	12 58
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	50	244	551						601	244	845	9 86
" " en radeaux	9								9		9	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires			28						28		28	0 18
" " en radeaux												

N° 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires			153						153		153	1 53
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves, et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	3		13						16		16	1 14
Piquets et perches pour clôtures, sur navires			7						7		7	0 33
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	80								80		80	0 50
" " en radeaux	120	1,360							120	1,360	1,480	18 50
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	41	1							41	1	42	0 80
Totol du fret payant péages	5,431	3,342	3,677	250				885	9,108	4,477	13,585	231 56

Total des péages sur navires	285 61
" passagers	155 69
Dommages	38 16
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	711 02

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

MOUVEMENT DU TRAFIC.

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-mentionnés

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	300,242	3,299 83	724,187	4,116 90	71,964	215 61
Navires à vapeur américains	438,224	6,577 78	24,906	181 45	2,408	28 59
Voiliers canadiens	192,958	3,801 08	903,495	9,806 66	53,589	849 76
Voiliers américains	99,475	2,228 70	67,743	524 55	112,054	1,504 20
Total, classe n° 1	1,030,899	15,907 39	1,720,331	14,629 56	240,015	2,598 16
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	24,089	353 55	61,614	3,086 83	3,360	56 18
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	208	26 76	12,824	551 54	241	22 44
Soufre	680	102 00	234	20 80	147	28 35
Ciment et chaux hydraulique	421	62 64	2,849	389 03	....	....
Argile, chaux et sable	255	17 94	30,226	1,353 29	5,149	537 61
Poisson	219	35 30	393	40 27	....	....
Gypse	....	....	839	17 78	....	....
Fer, chemin de fer	....	....	14,594	2,156 02	....	....
" en gueuse	....	....	3,403	416 05	....	....
" tout autre	1,320	220 63	10,864	714 83	2	0 20
Acier	226	33 90	161	21 70	....	....
Sel	1,463	272 98	11,983	1,605 09	766	68 86
Pierre, pour la taille	6,897	1,379 40	5,878	519 26	2,062	202 06
Pommes	131	6 69	2,555	364 65	420	37 74
Orge	8,247	1,563 90	2,602	52 49	496	28 21
Maïs	248,317	49,663 05	16,004	1,194 55	7	0 24
Coton, brut	....	....	2	0 30	....	....
Lin et chanvre	....	....	5	0 65	....	....
Fleur de farine	15,754	2,245 92	5,041	673 64	174	5 80
Foin, pressé	....	....	859	55 01	2,156	84 96
Farines de toutes sortes	26,233	5,246 50	1,008	72 19	48	1 60
Tourteaux oléagineux	2	0 40	2	0 16	....	....
Avoine	28,645	5,728 25	2,823	107 36	507	16 93
Pois	404	80 80	24,375	489 91	89	2 99
Pommes de terre	29	2 59	92	7 82	10	0 80
Seigle	817	122 55	1,908	38 22	....	....
Graines de toutes sortes	149	28 90	4,243	180 50	....	....
Tabac brut	4	0 65	22	2 11	4	0 27
Blé	150,926	29,610 58	25,210	882 93	....	....
Tous autres produits agricoles, légumes	219	12 90	1,254	143 47	....	....
Os	1	0 02	113	14 99	....	....
Bestiaux	2	0 04	522	39 20	75	2 40
Cochons	....	....	48	6 25	....	....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	73	10 95	28	3 11	....	....
Chevaux	52	2 32	385	29 01	12	0 40
Saindoux et huile de saindoux	111	22 10	323	31 63	....	....
Viandes, autres que le lard	32	5 60	34	3 14	....	....
Lard	400	79 90	417	39 49	3	0 10
Moutons	....	....	149	11 41	147	4 90
Suif	112	19 50	57	6 98	....	....
Laine	166	33 20	13	1 95	....	....
Tous autres produits agricoles, animaux	14	2 80	735	71 99	....	....
Total, classe n° 3	492,529	96,641 66	185,077	12,330 77	12,515	1,046 86

Suite—CANAUX.

et montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
105,676	234 63	171,093	691 55	66,857	633 35	8,360	167 20	27,065	204 72
85	0 50	26	0 25	956	16 55	....	....	....	....
12,421	47 20	189,832	2,763 84	68,548	905 14	53,323	1,066 46	28,958	123 15
254	3 28	32,574	759 02	7,649	106 23	....	....	....	....
118,436	285 61	393,525	4,214 66	144,010	1,661 27	61,683	1,233 66	56,023	327 87
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre.	
14,437	155 69	12,683	166 15	4,376	122 39	....	....	8,001	79 98
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
....	....	120	6 90	40	1 52	....	....	20	0 60
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	0 14	41	4 00	117	3 29	....	....	....	....
27	0 50	8,744	258 08	403	9 44	....	....	....	....
22	0 43	3	0 30	112	2 73	649	6 49	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
280	5 25	....	....	60	1 78	....	....	....	....
85	1 60	....	....	89	2 22	....	....	....	....
271	5 14	33	2 10	239	6 95	....	....	....	....
....	....	1	0 05	24	1 19	....	....	....	....
257	4 82	5	0 21	1,144	32 98	....	....	....	....
182	3 42	....	....	704	32 83	....	....	....	....
977	17 82	92	5 10	105	2 47	....	....	....	....
1,008	18 92	95	8 54	101	2 37	....	....	....	....
....	....	....	....	23	0 63	....	....	....	....
1	0 02	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
72	1 38	56	4 67	602	15 45	1,162	11 62	35	0 35
....	....	439	40 79	903	21 32	....	....	....	....
1	0 02	22	1 79	28	0 77	....	....	....	....
....	....	....	....	3	0 10	....	....	....	....
....	....	833	65 35	57	1 64	....	....	....	....
114	2 15	1,179	88 34	37	0 91	....	....	....	....
....	....	779	59 40	142	4 53	....	....	....	....
325	6 11	17	1 18	35	1 14	....	....	....	....
1	0 02	28	2 75	10	0 25	....	....	....	....
3	0 06	....	....	1	0 07	....	....	....	....
1,020	12 90	39	3 83	306	8 63	....	....	....	....
18	0 36	86	5 73	39	1 39	6,506	65 06	....	....
....	....	30	2 74	42	1 60	....	....	....	....
....	....	676	43 85	10	0 29	....	....	....	....
....	....	10	0 52	1	0 03	....	....	....	....
2	0 04	39	3 45	4	0 12	....	....	....	....
25	0 52	139	9 24	15	0 42	....	....	....	....
3	0 06	12	0 82	24	0 81	....	....	....	....
....	....	28	2 60	12	0 37	....	....	....	....
5	0 10	43	1 61	136	3 59	....	....	....	....
....	....	342	24 78	12	0 33	....	....	....	....
2	0 04	2	0 20	....	....	....	....	....	....
6	0 12	3	0 30	7	0 22	....	....	....	....
4	0 08	1,333	108 77	441	12 54	....	....	....	....
4,718	82 02	15,269	757 99	6,028	176 92	8,317	83 17	55	0 95

ANNEXE

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	45	9 00	86	16 18		
Instruments aratoires			101	14 26	2	0 20
Faïence et poterie	5	0 10	365	70 37	23	2 30
Bois de teinture et mat. tinctor.			240	14 75	116	11 60
Meubles	29	5 18	717	117 47	5	0 50
Verre, de toutes sortes	40	5 92	582	109 95	1	0 10
Marbre	4,931	739 65	35	6 90		
Manille	114	17 10	17	3 29		
Mélasse	75	11 25	994	125 17	250	25 00
Clous	123	10 22	4,194	647 85		
Huile, en barils	62	3 51	1,564	213 80	141	13 54
Peinture	176	25 36	548	80 85	10	1 00
Poix et goudron	603	90 45	360	31 97	221	22 10
Guénilles			133	25 80		
Résine			2,322	117 03	2,229	219 14
Cendre de soude	980	146 74	1,690	322 87		
Sucre	855	117 53	3,339	604 42		
Pierre, ouvrée	397	44 06	165	8 85	139	13 90
Etain	1	0 02	629	109 01		
Térébenthine			126	8 21	92	9 20
Blanc de plomb	3	0 45	171	31 13		
Blanc de céruse	1	0 15	684	136 39		
Whisky et tous autres spiritueux.	296	57 64	1,122	207 08	1	0 04
Marchandises, non énumérés	37,793	5,678 46	11,878	1,856 04	3,493	258 13
Total, classe n° 4	46,529	6,962 79	32,062	4,879 64	6,723	576 75
Classe n° 5.						
Ecorce						
Barils, vides	131	17 31	390	45 15		
Courbes pour bâtiments						
Flottes			5,572	84 91		
Bois de chauffage, sur navires	13,332	572 86	12,667	293 42	8,833	308 87
" en radeaux						
Bois de service, scié, sur navires	56,571	9,751 04	39,706	1,314 69	85,570	5,038 93
" " en radeaux	15	2 03	134	6 00	50	4 00
Cercles			1	0 10		
Liens de chemin de fer, sur nav.	207	19 70	1,004	20 03	4,223	333 04
" en rad.						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	1	0 25				
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	26	0 83	18,522	463 05		
Bois de const., carré, sur navires.	62,750	9,519 98	1,719	23 80		
" " en radeaux.	54	5 92	9,262	234 80		
Articles en bois et bois en partie fabriqué	5	2 00	100	31 00		
Bardeaux	14	9 60	49	10 87	192	29 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires						
Piquets et perch. pour clôt., en rad.						
Billots de sciage	4,759	246 45	20,562	468 82		
Douves et fonds, barils						
" pipes	114	21 31				
" Indes Occident.	36	6 75				
" saloirs			9	0 17		
Traverses			10,854	28 25		
Echalas à houblon						
Total, classe n° 5	138,015	20,176 03	120,551	3,025 06	98,868	5,713 92

A—*Suite.*

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
....	....	18	3 42	27	3 47	....	....	....	....
7	0 20	15	2 31	153	16 12	....	....	....	....
6	0 16	4	0 34	73	8 45	....	....	....	....
....	....	....	....	2	0 18	....	....	....	....
39	1 13	35	4 35	72	7 55	....	....	....	....
19	0 49	8	0 96	65	7 06	....	....	....	....
6	0 15	....	....	....	....	....	....	....	....
10	0 26	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	24	2 33	147	13 35	....	....	....	....
333	8 37	31	2 92	293	28 10	....	....	....	....
168	4 21	35	2 69	219	20 52	....	....	....	....
26	0 67	2	0 24	29	3 56	....	....	....	....
....	....	....	....	35	3 50	....	....	....	....
11	0 28	3	0 44	8	0 72	....	....	....	....
....	....	....	....	3	0 27	....	....	....	....
50	1 26	....	....	19	1 78	....	....	....	....
134	3 39	54	4 58	311	30 91	....	....	....	....
....	....	3	0 57	2	0 27	....	....	....	....
8	0 22	12	0 79	19	1 88	....	....	....	....
....	....	1	0 05	1	0 09	....	....	....	....
34	0 87	....	....	17	1 62	....	....	....	....
77	1 93	3	0 15	29	2 76	....	....	....	....
62	1 61	22	1 43	160	17 88	....	....	....	....
843	21 30	475	65 83	1,012	113 40	505	5 05	159	4 77
1,833	46 50	745	93 40	2,696	283 44	505	5 05	159	4 77
....	....	15	1 47	31	1 45	....	....	17	0 65
11	0 35	86	10 73	84	6 36	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	12,540	127 42	1,597	28 18	....	....	457	5 60
1,506	12 58	43,286	1,744 75	13,160	263 64	....	....	16,416	166 64
....	....	480	25 47	....	....	....	....	....	....
845	9 86	511,347	39,149 37	38,251	2,034 76	2,619	26 19	418	6 50
9	0 19	190	10 29	92	9 53	....	....	....	....
....	....	246	28 90	....	....	....	....	....	....
153	1 53	1,065	223 51	4,519	532 23	....	....	163	6 50
....	....	....	....	782	83 03	....	....	239	8 29
28	0 18	313	10 44	....	....	....	....	429	4 65
....	....	....	....	94	10 00	....	....	27	2 61
80	0 50	1,530	64 13	40	0 76	....	....	....	....
1,480	18 50	1,370	23 63	701	32 49	....	....	1,613	26 50
42	0 80	59	46 03	8	1 30	....	....	....	....
16	1 14	422	327 07	154	58 80	....	....	172	14 95
7	0 33	1	1 76	28	4 31	....	....	8	0 53
....	....	....	....	1	0 13	....	....	....	....
....	....	....	....	658	15 29	....	....	2,199	19 07
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	200	1 08	742	11 44	....	....	880	3 00
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4,177	45 96	573,150	41,796 05	60,942	3,093 70	2,619	26 19	23,038	265 49

ANNEXE

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	236,290	45,974 30	168,721	23,613 56	97,738	9,572 07
Cryolite ou minerai chimique	3,094	154 70	3,780	189 00	.....	.....
Minerai de fer	5,238	261 90	.....	.....	129	12 90
Gypse, brute	205	2 56	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre pour la taille, non ouvrée	7,031	681 68	13,995	311 70	416	41 60
Glace	4,300	215 00	1,467	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale	256,158	47,290 14	187,963	24,320 91	106,566	10,188 37
Total, fret et péages	933,231	187,331 56	525,653	62,272 77	224,672	20,180 24
Bois de const. et autre, en franchise	326	16 26	7,569	746 33	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	25,945	3,891 75	296,082	10,065 40	392	33 64
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	959,502	191,239 57	829,304	73,084 50	225,064	20,213 88

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A—*Suite.*

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1,070	20 08	....	....	10,941	460 22	18,078	180 78	....	....
....	....	2,250	112 50	3,148	157 05	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	3	0 09
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
512	5 12	....	....	....	....	....	....	420	1 96
1,275	31 88	....	....	....	....	....	....	....	....
2,857	57 08	2,250	112 50	14,089	617 27	18,078	180 78	423	2 05
13,585	672 86	591,414	47,140 75	83,755	5,954 99	29,519	1,528 85	23,675	681 11
....	....	49,564	631 31	13,680	228 00	....	....	....	....
....	....	....	....	3,252	86 84	....	....	....	....
13,585	672 86	640,978	47,772 06	100,687	6,269 83	29,519	1,528 85	23,675	681 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N° 20.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passés par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,030,899	15,907 39	1,720,331	14,629 56	240,015	2,598 16
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	24,089	353 55	61,614	3,086 83	3,360	56 18
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
Ecorce	...	...	...	...	...	...
Courbes pour navires	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	5,572	84 91	...	...
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage	13,332	572 86	12,667	293 42	8,833	308 87
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Cercles et échalas à houblon	...	...	1	0 10	...	...
Bois de service, scié	56,586	9,753 07	39,840	1,320 69	85,620	5,042 93
" " En fr.	...	...	3,347	...	...	...
Mâts, espars, etc	27	1 08	18,522	463 05	...	...
" En fr.	...	...	...	...	...	...
Liens de chemins de fer	207	19 70	1,004	20 03	4,223	333 04
" " En fr.	25	...	...	...	...	...
Billots de sciage	4,759	246 45	20,562	468 82	...	...
" En fr.	301	...	...	...	...	...
Douves de toutes sortes	150	28 06	9	0 17	...	...
Bardeaux	14	9 60	49	10 87	192	29 08
Piquets et perches	...	...	...	...	...	...
" En fr.	...	...	400	...	...	...
Bois de construction, carré	62,804	9,525 90	10,981	258 60	...	...
" " En fr.	...	...	2,320	...	...	...
Traverses	...	...	10,854	28 25	...	...
Total	138,205	20,156 72	126,128	2,948 91	98,868	5,713 92
Produits des animaux.						
Bestiaux	2	0 04	522	39 20	75	2 40
Cochons	...	...	48	6 25	...	...
Chevaux	52	2 32	385	29 01	12	0 40
"	...	...	3	...	...	...
Moutons	...	...	149	11 41	147	4 90
Total	54	2 36	1,107	85 87	234	7 70

A—*Suite.*

l'exercice finissant le 30 juin 1891, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
118,436	285 61	393,525	4,214 66	144,010	1,661 27	61,683	1,233 66	56,023	327 87
Nombre 14,437	155 69	Nombre. 12,683	166 15	Nombre. 4,376	122 39	Nombre	....	Nombre. 8,001	79 98
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
....	....	15	1 47	31	1 45	....	....	17	0 65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	12,540	127 42	1,597	28 18	....	....	457	5 60
....	....	11,340	....	....	....	....	....	....	....
1,506	12 58	43,766	1,770 22	13,160	263 64	....	....	16,416	166 64
....	....	10,166	....	13,680	....	....	....	....	....
....	....	246	28 90	....	....	....	....	....	....
854	10 05	511,537	39,159 66	38,343	2,044 29	2,619	26 19	418	6 50
....	....	885	....	....	....	....	....	....	....
28	0 18	313	10 44	94	10 00	....	....	456	7 26
....	....	10	....	....	....	....	....	....	....
153	1 53	1,065	223 51	5,301	615 26	....	....	402	14 79
....	....	11,025	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	658	15 29	....	....	2,199	19 07
....	....	13,328	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
16	1 14	422	327 07	154	58 80	....	....	172	14 95
7	0 33	1	1 76	29	4 44	....	....	8	0 53
....	....	10	....	....	....	....	....	....	....
1,560	19 00	2,900	87 76	741	33 25	....	....	1,613	26 50
....	....	2,560	....	....	....	....	....	....	....
....	....	200	1 08	742	11 44	....	....	880	3 00
4,124	44 81	622,329	41,739 29	74,530	3,086 04	2,619	26 19	23,038	265 49
....	....	676	43 85	10	0 29	....	....	....	....
....	....	10	0 52	1	0 03	....	....	....	....
25	0 52	139	9 24	15	0 42	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	342	24 78	12	0 33	....	....	....	....
25	0 52	1,167	78 39	38	1 07	....	....	....	....

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
Produits des animaux.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Os	1	0 02	113	14 99		
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, crues	73	10 95	28	3 11		
Saindoux et huile de saindoux	111	22 10	323	31 63		
" En fr.	72		100			
Viandes, autres que le lard	32	5 60	34	3 14		
" En fr.	1					
Lard	400	79 90	417	39 49	3	0 10
" En fr.			322			
Suif	112	19 50	57	6 98		
" En fr.			54			
Laine	166	33 20	13	1 95		
Produits agricoles non spécifiés, animaux	14	2 80	735	71 99		
Produits agricoles non spécifiés, animaux En fr.			14			
Total	982	174 07	2,210	173 28	3	0 10
Produits agricoles.						
Produits agricoles non énumérés, légumes	219	12 90	1,254	143 47		
Produits agricoles non énumérés, légumes En fr.	23		1			
Pommes	131	6 69	2,555	364 65	420	37 74
Orge	8,247	1,563 90	2,602	52 49	496	28 21
Coton, brut			2	0 30		
Maïs	248,317	49,663 05	16,004	1,194 55	7	0 24
" En fr.			85,527			
Lin et chanvre			5	0 65		
" En fr.	1					
Farine	15,754	2,245 92	5,041	673 64	174	5 80
" En fr.			1,233			
Foin, pressé			859	55 01	2,156	84 96
Farines, toutes sortes	26,233	5,246 50	1,008	72 19	48	1 60
" En fr.			233			
Manille	114	17 10	17	3 29		
Avoine	28,645	5,728 25	2,823	107 36	507	16 93
" En fr.			9			
Pois	404	80 80	24,375	489 91	89	2 99
" En fr.			390			
Pommes de terre	29	2 59	92	7 82	10	0 80
Seigle	817	122 55	1,908	38 22		
Graines, lin, trèfle et herbe	149	28 90	4,243	180 50		
" " En fr.	100		1			
Tabac, brut	4	0 65	22	2 11	4	0 27
" En fr			1			
Blé	150,926	29,610 58	25,210	882 93		
" En fr.			108,468			
Total	480,113	94,330 38	283,883	4,269 09	3,911	179 54
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	45	9 00	86	16 18		
" En fr.	10		45			
Instruments aratoires			101	14 26	2	0 20
Barils, vides	131	17 31	390	45 15		
Briques	208	26 76	12,824	551 54	241	22 44

A—*Suite.*

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
....	....	30	2 74	42	1 60	....	....	....	....
2	0 04	39	3 45	4	0 12	....	....	....	....
3	0 06	12	0 82	24	0 81	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	28	2 60	12	0 37	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
5	0 10	43	1 61	136	3 59	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	0 04	2	0 20	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	0 12	3	0 30	7	0 22	....	....	....	....
4	0 08	1,333	108 77	441	12 54	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
22	0 44	1,490	120 49	666	19 25	....	....	....	....
18	0 36	86	5 73	39	1 39	6,506	65 06	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
977	17 82	92	5 10	105	2 47	....	....	....	....
1,008	18 92	95	8 54	101	2 37	....	....	....	....
1	0 02	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	23	0 63	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
72	1 38	56	4 67	602	15 45	1,162	11 62	35	0 35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	439	40 79	903	21 32	....	....	....	....
1	0 02	22	1 79	28	0 77	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
10	0 26	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	833	65 35	57	1 64	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
114	2 15	1,179	88 34	37	0 91	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	779	59 40	142	4 53	....	....	....	....
325	6 11	17	1 18	35	1 14	....	....	....	....
1	0 02	28	2 75	10	0 25	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3	0 06	....	....	1	0 07	....	....	....	....
1,020	12 90	39	3 83	306	8 63	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3,550	60 02	3,665	287 47	2,389	61 57	7,668	76 68	0 35	0 35
....	....	18	3 42	27	3 47	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
7	0 20	15	2 31	153	16 12	....	....	....	....
11	0 35	86	10 73	84	6 36	....	....	....	....
....	....	120	6 90	40	1 52	....	....	20	0 60

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Manufactures—Fin.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Briques ....En fr.	398					
Ciment et chaux hydraulique....	421	62 64	2,849	389 03		
do ....En fr.	381		836			
Faïence et poterie	5	0 10	365	70 37	23	2 30
do do ....En fr.	124					
Meubles	29	5 18	717	117 47	5	0 50
do ....En fr.			2			
Verre, de toutes sortes	40	5 92	582	109 95	1	0 10
do .....En fr.	16		1			
Fer, chemin de fer			14,594	2,156 02		
do ....En fr.	14,186					
Fer, en gueuse........			3,403	416 05		
do do ....En fr.	76					
do tout autre........	1,320	220 63	10,864	714 83	2	0 20
do do ....En fr.	706		2			
Mélasse........	75	11 25	994	125 17		
Clous	123	10 22	4,194	647 85	250	25 00
do ....En fr.	457					
Huile........	62	3 51	1,564	213 80	141	13 54
do ....En fr.	32		6			
Tourteaux oléagineux........	2	0 40	2	0 16		
do do ......En fr.			2			
Peinture	176	25 36	548	80 85	10	1 00
do ....En fr.	62					
Poix et goudron........	603	90 45	360	31 97	221	22 10
do ....En fr.	17					
Résine........			2,322	117 03	2,229	219 14
do ....En fr.	1					
Cendre de soude	980	146 74	1,690	322 87		
do ....En fr.	523					
Spiritueux, whisky, etc........	296	57 64	1,122	207 08	1	0 04
do do ....En fr.	232		103			
Acier	226	33 90	161	21 70		
Sucre	855	117 53	3,339	604 42		
do ....En fr.	175					
Etain	1	0 02	629	109 01		
do ....En fr.	37					
Térébenthine........			126	8 21	92	9 20
do ....En fr.	1					
Blanc de plomb	3	0 45	171	31 13		
do ....En fr.	11					
Blanc de céruse	1	0 15	684	136 39		
do ....En fr.	52					
Articles en bois........	5	2 00	100	31 00		
do ....En fr.			1,502			
Total........	23,104	847 16	67,280	7,289 49	3,218	315 76
Marchandises.						
Soufre, brut........	680	102 00	234	20 80	147	28 35
Argile, chaux et sable........	255	17 94	30,226	1,353 29	5,149	537 61
do do .....En fr.	23		707			
Houille........	236,290	45,974 30	168,721	23,613 56	97,738	9,572 07
do ....En fr.			94,977		392	
Bois de teinture et matières tinct.			240	14 75	116	11 60
Poisson	219	35 30	393	40 27		
do ....En fr.	20		49			
Gypse	205	2 56	839	17 78		
Minerais, de toutes sortes........	8,332	416 60	3,780	189 00	129	12 90
do ....En fr.			917			

A—*Suite.*

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
7	0 14	41	4 00	117	3 29				
6	0 16	4	0 34	73	8 45				
39	1 13	35	4 35	72	7 55				
19	0 49	8	0 96	65	7 06				
280	5 25			60	1 78				
85	1 60			89	2 22				
271	5 14	33	2 10	239	6 95				
		24	2 33	147	13 35				
333	8 37	31	2 92	293	28 10				
168	4 21	35	2 69	219	20 52				
				3	0 10				
26	0 67	2	0 24	29	3 56				
				35	3 50				
				3	0 27				
50	1 26			19	1 78				
62	1 61	22	1 43	160	17 88				
		1	0 05	24	1 19				
134	3 39	54	4 58	311	30 91				
8	0 22	12	0 79	19	1 88				
		1	0 05	1	0 09				
34	0 87			17	1 62				
77	1 93	3	0 15	29	2 76				
42	0 80	59	46 03	8	1 30				
		240							
1,659	37 79	844	96 37	2,336	193 58			20	0 60
27	0 50	8,744	258 08	403	9 44				
1,070	20 08			10,941	460 22	18,078	180 78		
				3,252					
				2	0 18				
22	0 43	3	0 30	112	2 73	649	6 49		
		2,250	112 50	3,148	157 05			3	0 09

ANNEXE

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Marchandises—Fin.		$ cts.		$ cts,		$ cts.
Marble	4,931	739 65	35	6 90	....	....
Guénilles	....	....	133	25 80	....	....
Sel	1,463	272 98	11,983	1,605 09	766	68 86
do ....En fr.	7,220	....	....	....	....	....
Pierre, de toutes sortes	14,325	2,105 14	20,038	839 81	2,617	257 56
" " ....En fr.	....	....	1,920	....	....	....
Tous autres effets et marchandises non énumérés	42,093	5,893 46	13,345	2,062 69	11,776	819 93
" " En fr.	988	....	159	....	....	....
Total	317,044	55,559 93	348,696	29,789 74	118,830	11,308 88
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris...	959,502	187,331 56	829,304	62,272 77	225,064	20,180 24

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A—*Suite.*

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
6	0 15	....	....	....	....	....	....	....	....
11	0 28	3	0 44	8	0 72	....	....	....	....
257	4 82	5	0 21	1,144	32 98	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
694	8 54	3	0 57	706	33 10	....	....	420	1 96
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2,118	53 18	475	65 83	1,012	113 40	505	5 05	159	4 77
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
4,205	87 98	11,483	437 93	20,728	809 82	19,232	192 32	582	6 82
13,585	672 86	640,978	47,140 75	100,687	5,954 99	29,519	1,528 85	23,675	681 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 21.—Tableau indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Canaux et bureaux.	1890. Juillet.	1890. Août.	1890. Septembre	1890. Octobre.	1890. Novembre	1890. Décembre.	1891. Avril.	1891. Mai.	1891. Juin.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland.										
Chippawa	2 18	2 27	6 52	6 02	4 69	....	....	22 24	11 03	54 95
Colborne	21,786 81	18,179 23	17,401 34	14,846 52	14,275 63	4 80	3,746 67	17,236 94	18,931 79	126,409 73
Dalhousie	7,203 38	7,055 75	10,152 59	6,970 93	5,167 45	3 23	2,620 79	11,465 72	8,606 53	59,246 37
Dunnville	107 73	29 43	0 50	29 51	25 08	....	....	30 19	118 38	340 82
Maitland	4 00	2 36	1 00	0 50	1 50	....	8 75	0 65	....	18 76
Robinson	34 60	57 61	137 35	84 89	157 90	7 09	49 46	105 53	71 93	706 36
Sainte-Catherine	81 12	75 65	93 67	59 78	44 44	....	64 32	80 83	54 76	554 57
Total, canal Welland	29,219 82	25,402 30	27,792 97	21,998 15	19,676 69	15 12	6,489 99	28,942 10	27,794 42	187,331 56
Canaux du Saint-Laurent.										
Beauharnois	113 75	91 52	50 29	188 18	182 92	....	1 44	45 14	117 04	790 28
Cardinal	219 02	60 97	77 74	73 48	68 34	14 38	7 80	151 68	100 24	773 65
Cornwall	2,119 07	2,820 81	2,414 01	2,046 34	1,888 67	19 00	....	2,047 43	4,297 33	17,652 66
Kingston	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,479 32	957 44	....	....	1,687 13	1,969 31	14,133 40
Lachine	354 29	686 57	590 63	483 34	187 65	....	19 19	252 74	366 33	2,940 74
Montréal	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	2,243 63	....	140 79	2,789 07	3,390 96	25,982 04
Total, canaux du Saint-Laurent	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	33 38	169 22	6,973 19	10,241 21	62,272 77
Canal Chambly.										
Chambly	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65	....	....	648 74	1,098 87	6,424 36
Saint-Jean	1,577 74	1,803 77	2,410 40	2,067 37	938 74	....	....	2,613 46	1,856 57	13,268 05
Saint-Ours	70 76	67 50	72 48	84 69	73 76	....	....	47 87	70 77	487 83
Total, canal Chambly	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15	....	....	3,310 07	3,026 21	20,180 24

Canaux de l'Ottawa.										
Ottawa	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17		190 03	5,129 73	3,941 19	27,510 23
Carillon	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22		9 67	21 92	9 64	180 40
Grenville	3,083 34	2,729 78	2,007 81	2,694 12	1,830 90		325 09	2,757 48	2,784 31	18,212 83
Sainte-Anne	165 28	188 40	176 63	237 38	101 70		17 09	147 77	203 04	1,237 29
Total, canaux d'Ottawa	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		541 88	8,056 90	6,938 18	47,140 75
Canal Rideau.										
Kingston-Mills	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51			165 94	282 46	1,432 25
Ottawa	902 56	608 96	582 23	596 93	294 68		9 14	393 84	706 02	4,094 36
Smith's Falls	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27			29 05	54 91	428 38
Total, canal Rideau	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46		9 14	588 83	1,043 39	5,954 99
Canal Saint-Pierre.										
Saint-Pierre	203 26	203 18	262 93	301 75	217 51	43 65	28 89	154 70	112 98	1,528 85
Canaux de la vallée de la Trent.										
Burleigh	12 00	16 75	8 00					3 93	18 83	59 51
Bobcaygeon	66 82	63 34	78 76	66 79	11 12			9 50	45 63	341 96
Buckhorn	8 50	13 50			10 00				20 75	52 75
Fenelon Falls	0 50	8 60	10 35	7 35	5 41			0 50	2 25	34 96
Hastings	4 50	4 20	1 50	11 75	1 00			1 50	4 25	28 70
Peterborough	32 64	26 51	24 84	27 73	14 47		2 70	12 10	22 24	163 23
Total, canaux de la vallée de la Trent	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		2 70	27 53	113 95	681 11
Canal Murray.										
Brighton	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34		13 52	54 85	135 67	672 86
Grand total	52,142 51	47,910 54	47,986 52	41,244 10	31,617 79	92 15	7,255 34	48,108 17	49,406 01	325,763 13

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

No 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant l'année terminée le 30 juin 1891.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descente.		
													$ cts.
Canal Welland.													
Navires canadiens, à vapeur ...	1,020	81,052	79,545	61,991	1,329	....	292	5,872	70,161	148,915	151,327	300,242	3,299 83
" " à voiles..	750	41,760	33,029	44,223	3,227	286	....	8,776	61,657	95,045	97,913	192,958	3,801 08
Total, du Canada	1,770	122,812	112,574	106,214	4,556	286	292	14,648	131,818	243,960	249,240	493,200	7,100 91
Navires américains, à vapeur	488	... .	18	6,745	746	206,748	187,914	1,466	34,587	214,959	223,265	438,224	6,577 78
" " à voiles.. .. .	289	241	20	3,631	664	44,582	40,051	771	9,515	49,225	50,250	99,475	2,228 70
Total, Etats-Unis........	777	241	38	10,376	1,410	251,330	227,965	2,237	44,102	264,184	273,515	537,699	8,806 48
Grand total, canal Welland.	2,547	123,053	112,612	116,590	5,966	251,616	228,257	16,885	175,920	508,144	522,755	1,030,899	15,907 39
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur......	3,696	374,221	327,126	17,807	56	....	67	581	4,329	392,609	331,578	724,187	4,116 90
" " à voiles......	5,452	501,194	316,429	24,256	779	....	15	119	60,703	525,569	377,926	903,495	9,806 66
Total, du Canada	9,148	875,415	643,555	42,063	835	....	82	700	65,032	918,178	709,504	1,627,682	13,923 56
Navires américains, à vapeur.....	598	805	1,362	2,250	178	6,193	7,321	133	6,664	9,381	15,525	24,906	181 45
" " à voiles......	730	887	11,335	4,242	6,109	1,168	1,113	37,425	5,464	43,722	24,021	67,743	524 55
Total, Etats-Unis..........	1,328	1,692	12,697	6,492	6,287	7,361	8,434	37,558	12,128	53,103	39,546	92,649	706 00
Grand total, canaux du Saint-Laurent	10,476	877,107	656,252	48,555	7,122	7,361	8,516	38,258	77,160	971,281	749,050	1,720,331	14,629 56

CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	421	36,236	34,702	53					973	36,289	35,675	71,964	215 61
" " à voiles	586	7,905	7,745	10,120					27,819	18,025	35,564	53,589	849 76
Total, du Canada	1,007	44,141	42,447	10,173					28,792	54,314	71,239	125,553	1,065 37
Navires américains, à vapeur	40	336	316	2					1,754	338	2,070	2,408	28 59
" " à voiles	1,057	2,179	2,416	30,103	4,197				73,159	32,282	79,772	112,054	1,504 20
Total, américains	1,097	2,515	2,732	30,105	4,197				74,913	32,620	81,842	114,462	1,532 79
Grand total, canal Chambly.	2,104	46,656	45,179	40,278	4,197				103,705	86,934	153,081	240,015	2,598 16
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	819	61,083	34,775	4,921				131	4,766	66,135	39,541	105,676	234 63
" " à voiles	162	3,453	4,035	3,029	177			36	1,691	6,518	5,903	12,421	47 20
Total, du Canada	981	64,536	38,810	7,950	177			167	6,457	72,653	45,444	118,097	281 83
Navires américains, à vapeur	2			49					36	49	36	85	0 50
" " à voiles	13	7	6	149				5	87	161	93	254	3 28
Total, américains	15	7	6	198				5	123	210	129	339	3 78
Grand total, canal Murray	996	64,543	38,816	8,148	177			172	6,580	72,863	45,573	118,436	285 61
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	1,125	56,330	112,802		1,961					56,330	114,763	171,093	691 55
" " à voiles	1,371	9,071	156,472		24,289					9,071	180,761	189,832	2,763 84
Total, du Canada	2,496	65,401	269,274		26,250					65,401	295,524	360,925	3,455 39
Navires américains, à vapeur	1		26								26	26	0 25
" " à voiles	333	5,026	292	183	26,797			276		5,485	27,089	32,574	759 02
Total, américains	334	5,026	318	183	26,797			276		5,485	27,115	32,600	759 27
Grand total, canaux de l'Ottawa.	2,830	70,427	269,592	183	53,047			276		70,886	322,639	393,525	4,214 66
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,171	31,134	35,653	70						31,204	35,653	66,857	633 35
" " à voiles	933	30,340	36,342	1,866						32,206	36,342	68,548	905 14
Total, du Canada	2,104	61,474	71,995	1,936						63,410	71,995	135,405	1,538 49

N° 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Rideau—*Suite.*													$ cts.
Navires américains, à vapeur.....	57	474	388	94	....	....	....	....	....	568	388	956	16 55
" " à voiles......	91	1,513	4,015	2,121	....	....	....	....	....	3,634	4,015	7,649	106 23
Total, américains........	148	1,987	4,403	2,215	....	....	....	....	....	4,202	4,403	8,605	122 78
Grand total, canal Rideau ...	2,252	63,461	76,398	4,151	....	....	....	....	....	67,612	76,398	144,010	1,661 27
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	33	3,357	5,003	....	....	....	....	....	....	3,357	5,003	8,360	167 20
" " à voiles.......	1,121	27,359	25,964	....	....	....	....	....	....	27,359	25,964	53,323	1,066 46
Grand total, canal Saint-Pierre.	1,154	30,716	30,967	....	....	....	....	....	....	30,716	30,967	61,683	1,233 66
Canal de la vallée de la Trent.													
Navires canadiens, à vapeur.....	732	13,998	13,067	....	....	....	....	....	....	13,998	13,067	27,065	204 72
" " à voiles.......	502	15,067	13,891	....	....	....	....	....	....	15,067	13,891	28,958	123 15
Grand total, canal de la vallée de la Trent..............	1,234	29,065	26,958	....	....	....	....	....	....	29,065	26,958	56,023	327 87

RÉCAPITULATION.

Navires canadiens.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,770	122,812	112,574	106,214	4,556	286	292	14,648	131,818	243,960	249,240	493,200	7,100 91
Saint-Laurent	9,148	875,415	643,555	42,063	835	....	82	700	65,032	918,178	709,504	1,627,682	13,923 56
Chambly	1,007	44,141	42,447	10,173	....	....	....	....	28,792	54,314	71,239	125,553	1,065 37
Murray	981	64,536	38,810	7,950	177	....	....	167	6,457	72,653	45,444	118,097	281 83
Ottawa	2,496	65,401	269,274	....	26,250	....	....	....	....	65,401	295,524	360,925	3,455 39
Rideau	2,104	61,474	71,995	1,936	....	....	....	....	....	63,410	71,995	135,405	1,538 49
Saint-Pierre	1,154	30,716	30,967	....	....	....	....	....	....	30,716	30,967	61,683	1,233 66
Vallée de la Trent	1,234	29,065	26,958	....	....	....	....	....	....	29,065	26,958	56,023	327 87
Total, Canada	19,894	1,293,560	1,236,580	168,336	31,818	286	374	15,515	232,099	1,477,697	1,500,871	2,978,568	28,927 08
Navires américains.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	777	241	38	10,376	1,410	251,330	227,965	2,237	44,102	264,184	273,515	537,699	8,806 48
Saint-Laurent	1,328	1,692	12,697	6,492	6,287	7,361	8,434	37,558	12,128	53,103	39,546	92,649	706 00
Chambly	1,097	2,515	2,732	30,105	4,197	....	....	....	74,913	32,620	81,842	114,462	1,532 79
Murray	15	7	6	198	....	....	....	5	123	210	129	339	3 78
Ottawa	334	5,026	318	183	26,797	....	....	276	....	5,485	27,115	32,600	759 27
Rideau	148	1,987	4,403	2,215	....	....	....	....	....	4,202	4,403	8,605	122 78
Saint-Pierre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, Etats-Unis	3,699	11,468	20,194	49,569	38,691	258,691	236,399	40,076	131,266	359,804	426,550	786,354	11,931 10
Grand total, canadiens et américains	23,593	1,305,028	1,256,774	217,905	70,509	258,977	236,773	55,591	363,365	1,837,501	1,927,421	3.764,922	40,858 18

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux.
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 23.—Tableau comparatif du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891, et les trois années précédentes.

Effets, denrées et marchandises.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
Bestiaux	17	9	25	54	1,092	840	981	1,107	195	183	226	234
Produits des forêts	121,892	156,771	194,144	138,205	169,219	159,430	144,461	126,128	103,164	102,102	88,955	98,868
Articles fabriqués	34,430	23,621	29,082	23,104	65,391	67,173	81,745	67,280	16,360	13,763	7,225	3,218
Marchandises	251,078	288,740	317,150	317,044	306,343	323,099	312,337	348,696	111,303	129,174	91,785	118,830
Légumes et autres produits agricoles	419,883	469,113	564,152	481,095	333,170	292,674	370,577	286,093	6,988	5,423	4,594	3,914
Tonnage total	827,300	938,254	1,104,553	959,502	875,215	843,216	910,101	829,304	238,010	250,645	192,785	225,064
Passagers	5,464	3,071	9,599	24,089	58,079	48,242	51,519	61,614	3,419	3,713	4,983	3,360
Nombre de nav. de toutes sortes	2,729	2,839	3,057	2,547	9,744	9,358	11,188	10,476	2,311	2,305	2,018	2,104
Tonnage total des navires de toutes sortes	807,434	939,035	1,144,117	1,030,899	1,682,879	1,575,938	1,750,414	1,720,331	247,766	249,367	224,562	240,015

	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de
	13·13	13·78	7·45	5·53	14·34	5·75

Effets, denrées et marchandises.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888	1889.	1890.	1891.
Bestiaux	......	......	22	25	1,220	1,294	1,028	1,167	36	23	25	38
Produits de la forêt	......	......	6,832	4,124	668,105	687,353	698,978	622,329	75,860	91,693	105,237	74,530
Articles fabriqués	......	......	34	1,659	484	425	360	844	2,461	2,566	2,424	2.336
Marchandises	......	......	3,085	4,205	7,913	10,009	7,636	11,483	14,666	19,647	19,311	20,728
Légumes et autres produits agricoles	......	......	621	3,572	7,712	6,051	4,382	5,155	2,945	2,442	2,393	3,055
Total du tonnage	......	......	10,594	13,585	685,434	705,132	712,384	640,978	95,968	116,371	129,390	100,687
Passagers	......	......	1,331	14,437	14,477	14,248	14,284	12,683	3,552	3,527	2,535	4,376
Nomb. de navires de toutes sortes	......	......	167	996	3,326	3,166	3,066	2,830	2,598	2,752	2,407	2,252
Total du tonnage des navires de toutes sortes	......	......	22,102	118,436	431,289	430,698	410,534	393,525	163,967	184,575	159,559	144,510

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.	
	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1888 est de	La proportion de la diminution de 1891 comparée à 1890 est de	La proportion de l'augmentation de 1891 comparée à 1888 est de
	22·01	6·93	11·14	28·5	4·68

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa,

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1888, 1889, 1890, 1891.

Effets et navires.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
Tonnage des effets montés.....	273,484	296,090	315,726	313,480	272,405	280,075	299,357	258,594	106,740	91,226	91,668	101,722
do descendus....	553,816	642,164	788,827	646,022	602,810	563,141	610,744	570,710	131,270	159,419	101,117	123,342
Tonnage total des effets montés et descendus......	827,300	938,254	1,104,553	959,502	875,215	843,216	910,101	829,304	238,010	250,645	192,785	225,064
Tonnage des navires montés....	397,961	469,884	564,536	508,144	965,731	915,314	1,009,119	971,281	83,342	81,109	84,888	86,934
do descendus.	409,473	469,151	579,581	522,755	717,148	660,624	741,295	749,050	164,424	168,258	139,674	153,081
Tonnage total des navires montés et descendus.....	807,434	939,035	1,144,117	1,030,899	1,682,879	1,575,938	1,750,414	1,720,331	247,766	249,367	224,562	240,015
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus..........	1,634,734	1,877,289	2,248,670	1,990,401	2,558,094	2,419,154	2,660,515	2,549,635	485,777	500,012	417,347	465,079

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 24.—Tableau comparatif du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1888, 1889, 1890, 1891.

Effets et navires.	Canal Murray.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.	1888.	1889.	1890.	1891.
Tonnage des effets montés	....	....	3,941	9,108	414	172	569	639	79,996	86,245	114,513	75,122
do descendus	....	....	6,653	4,477	685,020	704,960	711,815	640,339	15,972	30,126	14,877	25,565
Tonnage total des effets montés et descendus	....	....	10,594	13,585	685,434	705,132	712,384	640,978	95,968	116,371	129,390	100,687
Tonnage des navires montés	....	....	11,242	72,863	78,762	77,419	68,222	70,886	79,411	88,721	79,787	67,612
do descendus	....	....	10,860	45,573	352,527	353,279	342,312	322,639	84,556	95,854	79,772	76,398
Tonnage total des navires montés et descendus	....	....	22,102	118,436	431,289	430,698	410,534	393,525	163,967	184,575	159,559	144,010
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	....	....	32,696	132,021	1,116,723	1,135,830	1,122,918	1,034,503	259,935	300,946	288,949	244,697

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant les exercices expirés le 30 juin 1890 et 1891, et le montant de péages perçus sur iceux.

Articles.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	203	37 13	176	32 07
" " En fr.	98	...	55	...
Pommes	3,735	435 55	4,280	434 47
Produits agricoles, non énumérés, légumes	18,070	275 37	8,122	228 91
" " En fr.	...	...	24	...
" " animaux	2,355	216 31	2,527	196 18
" " En fr.	...	...	14	...
Instruments aratoires	289	35 59	278	33 09
Orge	9,879	986 19	12,549	1,674 43
Briques	10,995	488 29	13,453	609 76
do En fr.	92	...	398	...
Os	447	54 88	186	19 35
Soufre, brut	323	44 68	1,061	151 15
Ciment et chaux hydraulique	6,657	710 40	3,435	459 10
" " En fr.	1,033	...	1,217	...
Argile, chaux et sable	41,754	1,977 42	44,804	2,176 86
" En fr.	876	...	730	...
Houille	480,881	73,104 81	532,838	79,821 01
" En fr.	103,670	...	98,621	...
Maïs	365,575	71,356 08	264,351	50,858 47
" En fr.	188,160	...	85,527	...
Bestiaux	998	69 67	1,285	85 78
Coton, brut	...	...	3	0 32
Faïence et poterie	276	48 02	476	81 72
" " En fr.	64	...	124	...
Bois de teinture et matières tinctoriales	219	16 43	358	26 53
Poisson	2,081	96 15	1,398	85 52
" En fr.	78	...	69	...
Lin et chanvre	165	6 18	5	0 65
" En fr.	...	...	1	...
Fleur de farine	12,576	1,384 07	22,896	2,958 83
" En fr.	7,135	...	1,233	...
Meubles	638	114 40	897	136 18
" En fr.	1	...	2	...
Gypse	2,812	53 24	839	17 78
" brut	...	...	205	2 56
Verre	521	93 91	715	124 48
" En fr.	8	...	17	...
Foin, pressé	3,792	204 62	4,357	202 08
Cochons	51	6 30	59	6 80
Chevaux	662	42 12	628	41 91
" En fr.	4	...	3	...
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	65	7 00	146	17 67
Glace	24,646	1,335 69	15,325	1,015 33
Fer, chemin de fer	18,521	2,729 98	14,934	2,163 05
" En fr.	18,813	...	14,186	...
Fer, en gueuse	5,784	842 97	3,577	419 87
" En fr.	124	...	76	...
Fer, tout autre	21,809	1,250 10	12,729	949 85
" En fr.	133	...	708	...
Minerai de fer	8	0 08	5,370	274 89

N° 25.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

Articles.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Cryolithe ou minerai chim., et autres min., excep. le fer	4,948	249 74	12,272	613 25
" " En fr.	10	....	917	....
Saindoux et huile de saindoux	134	16 55	473	55 42
" En franchise	....	....	172	....
Farines, de toutes sortes	16,307	3,128 91	27,340	5,322 87
" En franchise	184	....	233	....
Viandes, autres que le lard	119	12 30	106	11 71
" En franchise	29	....	1	....
Marbre	4,545	679 60	4,972	746 70
Manille	57	8 85	141	20 65
Mélasse	5,757	555 84	1,490	177 10
" En franchise	56	....	....	....
Clous	3,715	597 02	4,974	697 46
" En franchise	690	....	457	....
Avoine	40,882	7,135 95	32,865	5,919 53
" En franchise	790	....	9	....
Huile	2,432	273 74	2,189	258 27
" En franchise	11	....	38	....
Tourteaux oléagineux	828	161 86	7	0 66
" En franchise	798	....	2	....
Pois	24,810	571 67	26,198	665 10
" En franchise	....	....	390	....
Pommes de terre	353	25 33	1,052	75 14
Lard	1,983	288 51	1,004	124 79
" En franchise	1,051	160 00	322	....
Peinture	448	61 86	791	111 68
" En franchise	52	....	62	....
Poix et goudron	1,593	135 29	1,219	148 02
" En franchise	12	....	17	....
Guénilles	1,100	113 76	155	27 24
Seigle	6,442	791 62	3,102	169 20
" En franchise	2,404	....	....	....
Résine	2,761	204 06	4,554	336 44
Sel	10,001	1,310 12	15,618	1,984 94
" En franchise	4,284	....	7,220	....
Pierre, pour la taille	20,803	2,511 54	15,723	2,136 97
" " En franchise	762	....	450	....
" ouvrée	958	139 13	706	67 65
" " En franchise	2,561	....	....	....
" impropre à la taille, non ouvrée	9,531	735 29	22,374	1,042 06
" " " En franchise	9,456	....	1,470	....
Graines, de toutes sortes	7,695	333 86	4,431	212 42
" En franchise	2	....	101	....
Moutons	592	38 32	650	41 42
Cendre de soude	1,897	324 77	2,739	472 65
" En franchise	783	....	523	....
Acier	483	65 60	412	56 84
" En franchise	4	....	....	....
Sucre	7,611	1,042 39	4,693	760 83
" En franchise	454	....	175	....
Spiritueux	1,594	286 49	1,663	285 68
" En franchise	318	....	335	....
Tabac, brut	10	1 18	34	3 16
" En franchise	1	....	1	....

N° 25.—État comparatif indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

Articles.	1890. Tonneaux.	1890. Péages.	1891. Tonneaux.	1891. Péages.
		$ cts.		$ cts.
Suif	125	18 19	173	26 72
" En franchise	....	....	54	....
Etain	596	97 01	669	111 92
" En franchise	94	....	37	....
Térébenthine	349	28 15	220	17 55
" En franchise	2	....	1	....
Blé	170,485	26,660 67	177,501	30,518 87
" En franchise	78,561	....	108,468	....
Blanc de plomb	112	20 10	225	34 07
" En franchise	13	....	11	....
Blanc de céruse	410	75 29	794	141 38
" En franchise	52	....	52	....
Laine	419	81 92	195	35 79
" En franchise	13	....	....	....
Tous autres effets et marchandises non énumérés	46,825	6,588 56	56,158	8,002 98
" " En fr.	1,615	....	1,147	....
Ecorce	349	5 33	63	3 57
Barils, vides	632	71 49	702	79 90
Flottes	19,472	260 62	20,166	246 11
" En franchise	23,786	....	11,340	....
Bois de chauffage, sur navires	103,792	3,173 65	109,200	3,362 76
" " En franchise	21,585	....	13,680	....
" en radeaux	222	2 41	480	25 47
" " En franchise	4,410	....	10,166	....
Cercles	30	2 66	247	29 00
Echalas à houblon	79	11 50	....	....
Bois de service, scié, sur navires	855,412	68,388 25	735,327	57,331 34
" " " En franchise	5,896	....	2,430	....
" " en radeaux	657	22 31	490	32 04
" " " En franchise	1,874	....	1,802	....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	18,246	482 63	771	15 52
" " " En fr.	....	....	10	....
" " en radeaux	3,982	102 33	18,669	476 49
Liens de chemins de fer, sur navires	13,555	1,382 14	11,334	1,136 54
" " En franchise	....	....	25	....
" en radeaux	700	55 31	1,021	91 32
" " En franchise	3,413	....	11,025	....
Billots de sciage	28,737	640 26	28,178	749 63
" En franchise	26,037	....	13,629	....
Douves et fonds, barils	222	17 86	....	....
" pipes	278	51 74	114	21 31
" Indes Occidentales	514	72 88	36	6 75
" saloirs	18	1 10	9	0 17
Bardeaux	749	320 64	1,019	451 51
" En franchise	6	....	....	....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	59	11 23	44	6 93
" " en radeaux	19	0 30	1	0 13
" " " En fr.	....	....	410	....
Bois de construction, carré, sur navires	75,548	11,054 98	66,119	9,609 17
" " " En franchise	....	....	360	....
" " en radeaux	42,240	3,810 82	14,480	341 84
" " " En franchise	3,579	....	4,520	....

N° 25—État comparatif indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Fin.*

Articles.	1890.		1891.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Traverses	14,402	60 86	12,676	43 77
Articles en bois et bois en partie fabriqué	283	80 60	214	81 13
do do En franchise	....	....	1,742	....
Tonnage total, fret payant péages	2,616,694	303,278 57	2,425,504	280,884 18
Tonnage total, fret en franchise	515,937	....	396,810	....
Grand total—fret	3,132,631	....	2,822,314	....
Passagers—nombre total	90,924	3,195 85	128,560	4,020 73
Navires—tonnage	3,836,541	45,943 54	3,764,922	40,858 18
Total des péages perçus	....	352,417 96	....	325,763 09
Total des péages en franchise	....	19,478 80	....	15,699 53
Total brut des péages	....	371,896 76	....	341,462 62

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A.

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	....	2	1	....	....	....	....	68	1	70	71	0 15	14 00	14 15
Pommes	....	118	32	....	....	....	....	....	32	118	150	4 80	2 99	7 79
Produits agricoles, non énumérés, légumes	....	1	18	200	....	....	....	1	18	202	220	2 70	10 23	12 93
Produits agricoles, non énumérés, animaux	....	....	....	....	....	....	....	14	....	14	14	....	2 80	2 80
Instruments aratoires	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Orge	....	....	4,311	....	....	6,519	....	....	4,311	6,519	10,830	646 65	1,303 80	1,950 45
Briques	108	144	....	....	79	4	....	....	187	148	335	21 58	13 85	35 43
Os	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	0 02	....	0 02
Soufre	....	....	....	....	736	....	....	....	736	....	736	110 40	....	110 40
Ciment et chaux hydraulique	3	....	32	....	52	....	....	....	87	....	87	11 82	....	11 82
Argile, chaux et sable	50	422	....	....	....	....	....	....	50	422	472	0 94	44 25	45 19
Houille	92	....	....	....	161,616	615	17,280	22,781	178,988	23,396	202,384	35,795 50	2,427 10	38,222 60
Maïs	....	....	....	....	....	180,842	....	146,552	....	327,394	327,394	....	65,478 60	65,478 60
Bestiaux	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	0 02	....	0 02
Coton, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	1	0 15	....	0 15
Bois de tein. et mat. tinctor.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Poisson	....	51	2	....	170	....	....	....	172	51	223	25 80	9 85	35 65
Lin et chanvre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fleur de farine	....	4,854	....	....	....	9,204	....	403	....	14,461	14,461	....	2,042 79	2,042 79
Meubles	....	4	8	....	....	21	....	2	8	27	35	1 20	4 90	6 10
Gypse	....	....	....	205	....	....	....	....	....	205	205	....	2 56	2 56
Verre, de toutes sortes	2	....	17	....	6	....	....	1	25	1	26	3 75	0 20	3 95
Foin pressé	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Porcs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chevaux	29	10	4	....	1	1	....	3	34	14	48	1 33	1 05	2 38
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	....	....	....	....	55	....	....	....	55	....	55	8 25	....	8 25
Glace	....	450	15,143	....	9,475	....	....	....	24,618	450	25,068	1,230 90	2 82	1,233 72

Fer, chemin de fer														
do en gueuse	6		30						36		36	4 62		4 62
do tout autre	81	4	128		503	1			717	5	712	105 04	0 45	105 49
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe et miner. chimiq., et autre minerai, excep. le fer						1,620		1,280		2,900	2,900		145 00	145 00
Saindoux et huile de saindoux			2			30		5	2	35	37	0 30	7 00	7 30
Farines, de toutes sortes	1		4			20,482		221	5	20,703	20,708	0 75	4,140 60	4,141 35
Viandes, autres que le lard						15				15	15		3 00	3 00
Marbre					4,437				4,437		4,437	665 55		665 55
Manille					162				162		162	24 30		24 30
Mélasse			1		116				117		117	17 55		17 55
Clous	56		4						60		60	1 95		1 95
Avoine		219				27,030		479		27,728	27,728		5,533 80	5,533 80
Huile, en barils	6						77	6	83	6	89	2 75	1 20	3 95
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois						14				14	14		2 80	2 80
Pommes de terre	3					1			3	1	4	0 06	0 20	0 26
Lard						88		240		328	328		65 60	65 60
Peinture					34	3			34	3	37	5 10	0 60	5 70
Poix et goudron		45	596		222				818	45	863	122 70	1 13	123 83
Guénilles														
Seigle	428							1,121	428	1,121	1,549	64 20	224 20	288 40
Résine														
Sel	14	701	104		208				326	701	1,027	47 33	140 20	187 53
Pierre, pour la taille		971						4,790		5,761	5,761		1,152 20	1,152 20
do ouvrée	195					18		639	195	657	852	3 66	131 40	135 06
do impropre à la taille, non ouvrée	339	121			5,084				5,423	121	5,544	526 88	1 78	528 66
Graines, de toutes sortes					18	135		2	18	137	155	2 70	27 40	30 10
Moutons														
Cendre de soude					993				993		993	148 95		148 95
Acier														
Sucre	149		54		723				926		926	120 58		120 58
Spiritueux, bière, etc.	12		2			228		26	14	254	268	2 10	50 80	52 90
Tabac, brut	2		3						5		5	0 75		0 75
Suif					68			54	68	54	122	10 20	10 80	21 00
Etain	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	3,078	12,527				31,527		70,870	3,078	114,924	118,002	65 50	22,830 44	22,895 94
Blanc de plomb						1				1	1		0 20	0 20
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine														
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	787	203	203		29,322	1,822	1	189	30,313	2,214	32,527	4,454 00	406 44	4,860 44
Ecorce														
Barils, vides				99	77	7			77	106	183	14 63	3 79	18 42
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,264	10,608	300						3,564	10,608	14,172	98 03	504 22	602 25

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navir.	760	7,013		9,560		38,030		5,020	760	59,623	60,383	18 22	10,352 80	10,371 02
do en rad		15								15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3							23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10		47						57	57		1 69	1 69
do en radeaux														
Billots de sciage	60	3,626		158					60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils		218								218	218		17 40	17 40
do pipes								187		187	187		34 80	34 80
do Indes Occid								36		36	36		6 75	6 75
Douves, saloirs														
Bardeaux				14						14	14		9 60	9 60
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.	1	12,269						60,843	1	73,112	73,113	0 15	11,073 67	11,073 82
do en rad.	6	1,725						15,963	6	17,688	17,694	0 25	2,651 71	2,651 96
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					26	1		1	26	2	28	10 40	0 80	11 20
Total, fret payant péages	9,559	56,335	26,238	10,283	214,183	318,259	17,358	331,799	267,338	716,676	984,014	44,669 91	131,103 47	175,773 38
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Alcalis, potasse et perlasse			10						10		10			
Briques			103		149				252		252			
Ciment et chaux hydraulique	8		54						62		62			
Argile, chaux et sable	2		6						8		8			

Faïence et poterie			3		8				11		11
Poisson			26						26		26
Fleur de farine			48						48		48
Verre, de toutes sortes	2		21						23		23
Fer, chemin de fer	19,942		61						20,003		20,003
" en gueuse	20								20		20
" tout autre	488		96						584		584
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72
Clous	42		411						453		453
Huile, en barils	6		5						11		11
Lard			33						33		33
Peinture	7		17						24		24
Poix et goudron	1		12						13		13
Résine	1								1		1
Sel	118		6,486		836				7,440		7,440
Pierre, pour la taille			12						12		12
Graines, toutes sortes			100						100		100
Cendre de soude			194		360				554		554
Acier			1						1		1
Sucre			551						551		551
Spiritueux, bière, etc.	20		330						350		350
Tabac, brut			1						1		1
Etain			40						40		40
Térébenthine	1		1						2		2
Blanc de plomb	8		11						19		19
Blanc de céruse	3		31						34		34
Laine			13						13		13
Tous autres effets et marchandises non énumérés	46		1,044		90				1,180		1,180
Billots de sciage, en franchise, de Welland à Port-Robinson		200								200	200
Grand total, fret	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165

Total des péages sur navires	8,938 38	9,016 12	17,954 50
" passagers	176 26	185 39	361 65
" marchandises en franchise $3,079 41			
Amendes et dommages			579 39
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	53,784 55	140,304 98	194,668 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2	1					68	1	70	71	0 15	14 00	14 15
Pommes			32						32		32	4 80		4 80
Produits agricoles, non énumérés, légumes			18					1	18	1	19	2 70	0 20	2 90
Produits agricoles, non énumérés, animaux								14		14	14		2 80	2 80
Instruments aratoires														
Orge			4,311			6,519			4,311	6,519	10,830	646 65	1,303 80	1,950 45
Briques	50				79	4	—		129	4	133	19 35	0 80	20 15
Os														
Soufre					736				736		736	110 40		110 40
Ciment et chaux hydraulique			17		52				69		69	10 35		10 35
Argile, chaux et sable														
Houille	80				161,616	615	17,280	22,781	178,976	23,396	202,372	35,795 20	2,427 10	38,222 30
Maïs						180,842		146,550		327,392	327,392		65,478 40	65,478 40
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïence et poterie			1						1		1	0 15		0 15
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson		49	2		170				172	49	221	25 80	9 80	35 60
Lin et chanvre														
Fleur de farine						9,204		403		9,607	9,607		1,921 40	1,921 40
Meubles			8			21		2	8	23	31	1 20	4 60	5 80
Gypse														
Verre, de toutes sortes	2		17		6			1	25	1	26	3 75	0 20	3 95
Foin, pressé														
Porcs														
Chevaux			4		1	1		3	5	4	9	0 75	0 80	1 55
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					55				55		55	8 25		8 25

Glace			15,143		9,475				24,618		24,618	1,230 90		1,230 90
Fer, chemin de fer														
" en gueuse			30						30		30	4 50		4 50
Tout autre	65		128		503	1			696	1	697	104 40	0 20	104 60
Minerai de fer			5,238						5,238		5,238	261 90		261 90
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer						1,620		1,280		2,900	2,900		145 00	145 00
Saindoux et huile de saindoux			2			30		5	2	35	37	0 30	7 00	7 30
Farines, de toutes sortes	1		4			20,482		221	5	20,703	20,708	0 75	4,140 60	4,141 35
Viandes, autres que le lard						15				15	15		3 00	3 00
Marbre					4,437				4,437		4,437	665 55		665 55
Manille					162				162		162	24 30		24 30
Mélasse			1		116				117		117	17 55		17 55
Clous	2		4						6		6	0 90		0 90
Avoine		73				27,030		479		27,582	27,582		5,516 40	5,516 40
Huile, en barils								6		6	6		1 20	1 20
Tourteaux oléagineux								2		2	2		0 40	0 40
Pois						14				14	14		2 80	2 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						88		240		328	328		65 60	65 60
Peinture					34	3			34	3	37	5 10	0 60	5 70
Poix et goudron			596		222				818		818	122 70		122 70
Guénilles														
Seigle	428							1,121	428	1,121	1,549	64 20	224 20	288 40
Résine														
Sel	2	701	104		208				314	701	1,015	47 10	140 20	187 30
Pierre, pour la taille		971						4,790		5,761	5,761		1,152 20	1,152 20
" ouvrée						18		639		657	657		131 40	131 40
" impropre à la taille, non ouvrée					5,084				5,084		5,084	508 40		508 40
Graines, de toutes sortes					18	135		2	18	137	155	2 70	27 40	30 10
Moutons														
Cendre de soude					993				993		993	148 95		148 95
Acier														
Sucre	9		54		723				786		786	117 90		117 90
Spiritueux, bière, etc	12		2			228		26	14	254	268	2 10	50 80	52 90
Tabac, brut	2		3						5		5	0 75		0 75
Suif					68			54	68	54	122	10 20	10 80	21 00
Etain														
Térébenthine														
Blé		10,317				31,527		70,439		112,283	112,283		22,456 60	22,456 60
Blanc de plomb						1				1	1		0 20	0 20
Blanc de céruse	1								1		1	0 15		0 15
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	74	8	203		29,322	1,822	1	166	29,600	1,996	31,596	4,440 00	399 20	4,839 20
Ecorce														
Barils, vides					77	7			77	7	84	14 63	1 32	15 95
Courbes, pour bâtiments														
Flottes														

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cst.
Bois de chauffage, sur navires		1,398								1,398	1,398		93 20	93 20
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.		1,942		9,560		38,030		5,020		54,552	54,552		9,811 94	9,811 94
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires														
" " en radeaux														
Bois de sciage														
Douves et fonds, barils														
" " pipes								187		187	187		34 80	34 80
" " Indes occid.								36		36	36		6 75	6 75
Douves, saloirs														
Bardeaux				14						14	14		9 60	9 60
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		12,269						60,843		73,112	73,112		11,073 67	11,073 67
" " en rad.		1,720						15,963		17,683	17,683		2,651 46	2,651 46
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					26	1		1	26	2	28	10 40	0 80	11 20
Total, fret payant péages	728	29,450	25,923	9,574	214,183	318,259	17,281	331,343	258,115	688,626	946,741	44,435 83	129,323 44	173,759 27
Articles en franchise ayant payé peins péages sur les canaux du Saint-Laurent:—														
Alcalis, potasse et perlasse			10						10		10			

Briques			103		149				252		252			
Ciment et chaux hydraulique	8		54						62		62			
Argile, chaux et sable	2		6						8		8			
Faïence et poterie			3		8				11		11			
Poisson			26						26		26			
Fleur de farine			48						48		48			
Verre, de toutes sortes	2		21						23		23			
Fer, chemin de fer	19,942		61						20,003		20,003			
do en gueuse	20								20		20			
do tout autre	488		96						584		584			
Saindoux et huile de saindoux					72				72		72			
Clous	42		411						453		453			
Huile, en barils	6		5						11		11			
Lard			33						33		33			
Peinture	7		17						24		24			
Poix et goudron	1		12						13		13			
Résine	1								1		1			
Sel	118		6,486		836				7,440		7,440			
Pierre, pour la taille			12						12		12			
Graines, de toutes sortes			100						100		100			
Cendre de soude			194		360				554		554			
Acier			1						1		1			
Sucre			551						551		551			
Spiritueux, bière, etc	20		330						350		350			
Tabac, brut			1						1		1			
Etain			40						40		40			
Térébenthine	1		1						2		2			
Blanc de plomb	8		11						19		19			
Blanc de céruse	3		31						34		34			
Laine			13						13		13			
Tous autres articles et marchandises, non énumérés	46		1,044		90				1,180		1,180			
Grand total, fret	21,443	29,451	35,644	9,574	215,698	318,259	17,281	331,342	290,066	688,626	978,692			
Total des péages sur navires												8,470 46	8,603 06	17,073 52
do voyageurs												42 00	50 55	92 55
do articles en franchise											$4,792 65			
Total des péages												52,948 29	137,977 05	190,925 34

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages—Montée.	Montant des péages - Descente	Montant total des péages.
	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		118								118	118		2 99	2 99
Produits agricoles, non énumérés, légumes		1		200						201	201		10 03	10 03
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	58	144							58	144	202	2 23	13 05	15 28
Os	1								1		1	0 02		0 02
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	3		15						18		18	1 47		1 47
Argile, chaux et sable	50	422							50	422	472	0 94	44 25	45 19
Houille	12								12		12	0 30		0 30
Maïs								2		2	2		0 20	0 20
Bestiaux	1								1		1	0 02		0 02
Coton, brut														
Faïence et poterie														
Teinture et mat. tinctoriales														
Poisson		2								2	2		0 05	0 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,854								4,854	4,854		121 39	121 39
Meubles		4								4	4		0 30	0 30
Gypse				205						205	205		2 56	2 56
Verre, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Porcs														
Chevaux	29	10							29	10	39	0 58	0 25	0 83
Peaux et peaux crues, cornes et sabots														
Glace		450								450	450		2 82	2 82

Fer, chemin de fer														
" en gueuse	6								6		6	0 12		0 12
" tout autre	16	4							16	4	20	0 64	0 25	0 89
Minerai de fer														
Cryolithe ou miner. chimique, et autres miner., excep. le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	54								54		54	1 05		1 05
Avoine		146								146	146		17 40	17 40
Huile, en barils	6								83		83	2 75		2 75
Tourteaux oléagineux							77							
Pois														
Pommes de terre									3		3	0 06		0 06
Lard	3													
Peinture														
Poix et goudron		45								45	45		1 13	1 13
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel	12								12		12	0 23		0 23
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	195								195		195	3 66		3 66
" impropre à la taille, non ouvrée	339	121							339	121	460	18 48	1 78	20 26
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	140								140		140	2 68		2 68
Spiritueux, bière, etc														
Tabac, brut														
Suif														
Etain	1								1		1	0 02		0 02
Térébenthine														
Blé	3,078	2,210						431	3,078	2,641	5,719	65 50	373 84	439 34
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	713	195						23	713	218	931	14 00	7 24	21 24
Ecorce														
Barils, vides				99						99	99		2 47	2 47
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,264	9,210	300						3,564	9,210	12,774	98 03	411 02	509 05

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De porrs du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	760	5,071							760	5,071	5,831	18 22	540 86	559 08
" en radeaux		15								15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	23	3							23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10		47						57	57		1 69	1 69
" " en radeaux														
Billots de sciage	60	3,626		158					60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils		218								218	218		17 40	17 40
" pipes														
Douves et fonds, Indes Occidentales														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de con., carré, sur navires	1								1		1	0 15		0 15
" " en radeaux	6	5							6	5	11	0 25	0 25	0 50
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	8,831	26,885	315	709			77	456	9,223	28,050	37,273	234 08	1,780 03	2,014 11
Bois de con. passé en franchise de Welland à Port-Robinson		200								200	200			
Grand total, fret	8,831	27,085	315	709			77	456	9,223	28,250	37,473			

Total des péages sur navires		467 92	413 06	880 98
do passagers		134 26	134 84	269 10
do articles en franchise	$10 50			
Total des péages		836 26	2,327 93	3,164 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A.—*Suite.*

Nº (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	...	58	10	...	10	...	...	...	20	58	78	3 00	11 60	14 60
Pommes	43	2,515	...	22	3	...	...	...	46	2,537	2,583	4 46	364 39	368 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,366	964	...	...	...	...	...	...	1,366	964	2,330	78 08	100 99	179 07
Produits agricoles, non énumérés, animaux	117	471	...	...	...	...	20	...	137	471	608	10 88	44 45	55 33
Instruments aratoires	101	12	...	...	...	...	...	...	101	12	113	14 47	1 85	16 32
Orge	157	1,411	...	...	1	...	...	...	158	1,411	1,569	3 76	29 52	33 28
Briques	10,142	331	815	...	202	...	161	...	11,320	331	11,651	476 34	23 30	499 64
Os	...	90	...	164	...	...	...	...	...	254	254	...	34 01	34 01
Soufre	200	...	...	...	...	...	88	...	288	...	288	22 83	...	22 83
Ciment et chaux hydraulique	2,505	243	54	...	...	...	...	...	2,559	243	2,802	350 09	23 72	373 81
Argile, chaux et sable	17,290	7,465	155	...	...	...	3,541	...	20,986	7,465	28,451	789 87	418 46	1,208 33
Houille	...	75,595	...	...	...	1,017	...	80,571	...	157,183	157,183	...	21,830 57	21,830 57
Maïs	32	3,539	...	...	23	452	...	12,769	55	16,760	16,815	3 31	363 41	366 72
Bestiaux	40	522	...	...	...	...	...	...	40	522	562	2 32	40 34	42 66
Coton, brut	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Faïence et poterie	204	26	3	...	...	...	...	...	207	26	233	38 69	5 20	43 89
Bois de teint. et mat. tinctor.	38	...	...	...	...	...	203	...	241	...	241	14 25	1 60	15 85
Poisson	337	45	26	...	...	...	...	...	363	45	408	38 66	3 14	41 80
Lin et chanvre	2	166	...	...	...	...	...	...	2	166	168	0 20	6 45	6 65
Fleur de farine	891	2,733	48	...	...	128	...	...	939	2,861	3,800	69 43	417 96	487 39
Meubles	194	464	...	...	...	...	...	...	194	464	658	28 66	87 75	116 41
Gypse	649	160	...	...	...	...	...	...	649	160	809	10 12	6 07	16 19
Verre, de toutes sortes	518	82	18	...	...	...	13	...	549	82	631	105 98	15 25	121 23
Foin, pressé	412	459	...	...	26	...	...	...	438	459	897	17 48	29 18	46 66
Porcs	2	49	...	...	...	...	...	...	2	49	51	0 08	6 62	6 70
Chevaux	148	295	...	...	1	2	...	...	119	297	416	8 75	21 84	30 59
Peaux vertes et salés, cornes et sabots	...	14	...	...	...	...	...	...	...	14	14	...	1 23	1 23

Glace		1,467								1,467	1,467		206 65	206 65
Fer, chemin de fer	19,986	151	241						20,227	151	20,378	3,016 04	11 33	3,027 37
do en gueuse	3,178	5	66						3,244	5	3,249	470 27	0 19	470 46
do tout autre	11,436	2,732	109				57		11,602	2,732	14,334	733 41	112 32	845 73
Minerai de fer														
Cryolithe, minerai chimique et autre, excepté le fer		3,542								3,542	3,542		177 10	177 10
Saindoux et huile de saindoux	160	84							160	84	244	19 67	3 56	23 23
Farines, de toutes sortes	110	1,276				3			110	1,279	1,389	7 17	89 89	97 06
Viandes, autres que le lard	20	21							20	21	41	1 73	1 26	2 99
Marbre	34	1							34	1	35	6 66	0 20	6 86
Manille	21	3							21	3	24	4 10	0 60	4 70
Mélasse	739	19					481		1,220	19	1,239	152 17	0 95	153 12
Clous	2,915	964	180						3,095	964	4,059	600 57	48 35	648 92
Avoine	599	2,644						785	599	3,429	4,028	22 66	98 00	120 66
Huile, en barils	1,034	291	41		6	119	160	41	1,241	451	1,692	171 80	63 70	235 50
Tourteaux oléagineux	8								8		8	0 75		0 75
Pois	1,168	25,993							1,168	25,993	27,161	25 43	519 94	545 37
Pommes de terre	10	72	2		9				21	72	93	1 66	6 51	8 17
Lard	326	283	33			8			359	291	650	36 21	27 07	63 28
Peinture	264	199	7				23		294	199	493	54 26	19 70	73 96
Poix et goudron	74	107	12				179		265	107	372	21 33	5 35	26 68
Guénilles	2	122							2	122	124	0 40	23 05	23 45
Seigle	3	3,253							3	3,253	3,256	0 24	65 06	65 30
Résine	10	121					2,153		2,163	121	2,284	108 94	6 05	114 99
Sel	5,492	138	6,056			21	3	5	11,551	164	11,715	1,547 67	7 49	1,555 16
Pierre, pour la taille	547	339					2,122	2,668	2,669	3,007	5,676	103 22	451 05	554 27
do ouvrée	153	1					47		200	1	201	10 60	0 20	10 80
do impropre à la taille, non ouvrée	60	10,945							60	10,945	11,005	1 20	258 00	259 20
Graines, de toutes sortes	1,709	275	100						1,809	275	2,084	85 43	15 26	100 69
Moutons	1	164							1	164	165	0 06	13 14	13 20
Cendre de soude	588	44	916				51		1,555	44	1,599	297 62	2 35	299 97
Acier	146	22	1						147	22	169	21 72	0 87	22 59
Sucre	4,133	14	255				1,597		5,985	14	5,999	929 27	1 90	931 17
Spiritueux, bière, etc	499	279	297						796	279	1,075	145 01	53 70	198 71
Tabac, brut	21		1				3		25		25	2 29		2 29
Suif	93	1					14		107	1	108	14 43	0 15	14 58
Etain	460	93	10						470	93	563	88 51	10 20	98 71
Térébenthine	8	18	1				102		111	18	129	6 88	0 90	7 78
Blé	21,899	4,006							21,899	4,006	25,905	438 65	80 12	518 77
Blanc de plomb	136	1	6				6		148	1	149	28 49	0 20	28 69
Blanc de céruse	670	2	29						699	2	701	139 59	0 10	139 69
Laine	21	5							21	5	26	3 15	0 75	3 90
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,838	3,805	991	270	686	300	5	68	8,520	4,443	12,963	1,385 04	671 93	2,056 97
Ecorce														
Barils, vides	239	29	2		67	15		2	308	46	354	30 14	5 96	36 10
Courbes pour bâtiments														
Flottes	800	4,364							800	4,364	5,164	1 40	76 37	77 77

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages—Montée.	Montant des péages—Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires	5,832	6,331		600				114	5,832	7,045	12,877	108 75	172 42	281 17
do en radeaux														
Cercles					1				1		1	0 10		0 10
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	20,557	16,243	547	2,197					21,104	18,440	39,544	570 59	695 70	1,266 29
do en rad.		176								176	176		7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		17,088								17,088	17,088		427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur nav.	1,929								1,929		1,929	38 49		38 49
do en rad.														
Billots de sciage	42	20,715							42	20,715	20,757	1 00	472 90	473 90
Bardeaux	20	24							20	24	44	4 88	4 13	9 01
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10								10		10	0 25		0 25
Bois de const., carré, sur nav.	198	1,254							198	1,254	1,452	4 36	18 19	22 55
do en rad.	1,011	9,646							1,011	9,646	10,657	25 50	244 25	269 75
Traverses		10,354								10,354	10,354		26 95	26 95
Articles en bois et bois en partie fabriqué	105	27							105	27	132	35 00	6 00	41 00
Total, fret payant péages	151,672	247,462	11,032	3,253	1,035	2,065	11,029	97,023	174,768	349,803	524,571	13,616 47	29,101 99	42,718 46
Articles en franchise ayant pays pleins péages sur le canal Welland:—														
Tous autres produits, anim'x.		14								14	14			
do légumes.		1								1	1			
Cendre		66						4		70	70			
Ciment et chaux hydraulique		932								932	932			
Maïs		139,673						5,232		144,905	144,905			

Poisson	....	49	....	....	....	....	....	....	....	49	49
Fleur de farine	....	3,065	....	....	....	....	....	....	....	3,065	3,065
Meubles	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Verrerie	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Chevaux	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	3
Fer, tout autre	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Minerai de fer	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3
Viandes, toutes sortes	....	222	....	....	....	....	....	....	....	222	222
Avoine	....	479	....	....	....	....	....	....	....	479	479
Huile	....	6	....	....	....	....	....	....	....	6	6
Tourteaux oléagineux	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Lard	....	221	....	....	....	....	....	....	....	221	221
Seigle	....	1,120	....	....	....	....	....	....	....	1,120	1,120
Graines de toutes sortes	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Suif	....	54	....	....	....	....	....	....	....	54	54
Blé	....	75,515	....	....	....	....	....	....	....	75,515	75,515
Whisky et autres spiritueux	....	21	....	....	....	....	....	5	....	26	26
Marchandises	....	143	....	....	....	....	....	....	....	143	143
Bois de service, sur navires	64	3,269	....	....	....	....	....	....	64	3,269	3,333
" en radeaux	....	384	....	....	....	....	....	....	....	384	384
Billots de sciage, en radeaux	....	360	....	....	....	....	....	....	....	360	360
Articles en bois	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Houille, en franchise, par A. du C	63,416	385	20	....	80	....	30,242	....	93,758	385	94,143
Argile, chaux et sable, en franchise, par A. du C	502	....	....	....	....	....	80	....	582	....	582
Pierre, pour la taille, en franchise, par A. du C	900	....	....	....	....	....	....	....	900	....	900
Pierre, non ouvrée, en franchise, par A. du C	....	1,926	....	....	....	....	....	....	....	1,926	1,926
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau	....	817	....	....	....	....	....	....	....	817	817
Grand total, fret	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853

Total, péages sur navires	8,847 00	6,050 17	14,897 17
" passagers	715 85	2,388 82	3,104 67
" articles en franchise $11,058 63			
Amendes et dommages	....	....	336 50
Quaiage et emmagasinage	....	....	4,711 50
Autres recettes	....	....	11,522 36
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	23,179 32	37,540 98	77,290 66

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente-	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	....	58	10	....	....	....	....	....	10	58	68	2 00	11 60	13 60
Pommes	....	2,363	....	22	....	....	....	....	....	2,385	2,385	....	357 75	357 75
Produits agricoles, non énumérés, légumes	222	576	....	....	....	....	....	....	222	576	798	33 30	86 40	119 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux	....	231	....	....	....	....	....	....	....	231	231	....	34 65	34 65
Instruments aratoires	....	8	....	....	....	....	....	....	....	8	8	....	1 60	1 60
Orge	....	916	....	....	....	....	....	....	....	916	916	....	19 62	19 62
Briques	326	....	95	....	....	....	....	....	421	....	421	63 15	....	63 15
Os	....	65	....	....	....	....	....	....	....	65	65	....	9 75	9 75
Soufre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ciment et chaux hydraulique	1,855	1	54	....	....	....	....	....	1,900	1	1,910	286 35	0 15	286 50
Argile, chaux et sable	9	1,213	7	....	....	....	....	....	16	1,213	1,229	2 40	181 95	184 35
Houille	....	74,037	....	....	....	....	....	61,131	....	135,168	135,168	....	20,275 20	20,275 20
Maïs	....	685	....	....	....	....	....	12,225	....	12,910	12,910	....	258 20	258 20
Bestiaux	....	28	....	....	....	....	....	....	....	28	28	....	4 20	4 20
Coton, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	131	26	3	....	....	....	....	....	134	26	160	26 80	5 20	32 00
Bois de teint. et matières tinct.	19	....	....	....	....	....	....	....	19	....	19	3 80	....	3 80
Poisson	116	1	26	....	....	....	....	....	142	1	143	21 30	0 15	21 45
Lin et chanvre	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2	....	0 30	0 30
Fleur de farine	1	2,711	48	....	....	....	....	....	49	2,711	2,760	7 35	406 65	414 00
Meubles	60	423	....	....	....	....	....	....	60	423	483	12 00	84 60	96 60
Gypse	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Verre, de toutes sortes	422	74	18	....	....	....	....	....	440	74	514	88 00	14 80	102 80
Foin, pressé	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Cochons	....	39	....	....	....	....	....	....	....	39	39	....	5 85	5 85
Chevaux	11	35	....	....	....	....	....	....	11	35	46	1 65	5 25	6 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	....	5	....	....	....	....	....	....	....	5	5	....	0 75	0 75

Glace														
Fer, chemin de fer	19,806		241						20,047		20,047	3,007 05		3,007 05
" en gueuse	2,937		66						3,003		3,003	450 19		450 19
" tout autre	2,243	57	94						2,337	57	2,394	350 55	8 55	359 10
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, exc. le fer		3,463								3,463	3,463		173 15	173 15
Saindoux et huile de saindoux	78	3							78	3	81	11 70	0 45	12 15
Farines, de toutes sortes	9	343							9	343	352	1 35	51 45	52 80
Viandes, autres que le lard		4								4	4		0 60	0 60
Marbre	20	1							20	1	21	4 00	0 20	4 20
Manille	20	3							20	3	23	4 00	0 60	4 60
Mélasse	282								282		282	56 40		56 40
Clous	2,350	1	180						2,530	1	2,531	505 97	0 20	506 17
Avoine		465						785		1,250	1,250		25 13	25 13
Huile, en barils	543	221	2						545	221	766	109 00	44 20	153 20
Tourteaux oléagineux														
Pois		5,317								5,317	5,317		106 34	106 34
Pommes de terre	3	17							3	17	20	0 45	2 55	3 00
Lard	28	134	33						61	134	195	7 84	20 85	28 69
Peinture	236	65	7						243	65	308	48 60	13 00	61 60
Poix et goudron	12		12						24		24	4 80		4 80
Guénilles	2	112							2	112	114	0 40	22 40	22 80
Seigle		1,829								1,829	1,829		36 58	36 58
Résine	2								2		2	0 40		0 40
Sel	2,595	8	6,056						8,651	3	8,654	1,297 65	0 45	1,298 10
Pierre, pour la taille	24	339						2,668	24	3,007	3,031	3 60	451 05	454 65
" ouvrée	4	1							4	1	5	0 80	0 20	1 00
" impropre à la taille, non ouvrée		619								619	619		51 60	51 60
Graines, de toutes sortes	46	43	100						146	43	189	21 90	6 45	28 35
Moutons		10								10	10		1 50	1 50
Cendre de soude	509	1	916						1,425	1	1,426	284 99	0 20	285 19
Acier	135		1						136		136	20 45		20 45
Sucre	3,308	8	255						3,563	8	3,571	712 58	1 60	714 18
Spiritueux, bière, etc	179	265	297						476	265	741	95 20	53 00	148 20
Tabac, brut			1						1		1	0 15		0 15
Suif	92	1							92	1	93	13 80	0 15	13 95
Etain	337	37	10						347	37	384	69 40	7 40	76 80
Térébenthine	6		1						7		7	1 40		1 40
Blé		3,437								3,437	3,437		68 74	68 74
Blanc de plomb	124	1	6						130	1	131	26 00	0 20	26 20
Blanc de céruse	658		29						687		687	137 40		137 40
Laine	21	5							21	5	26	3 15	0 75	3 90
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,923	2,565	989					3	4,912	2,568	7,480	982 35	513 60	1,495 95
Écorce														
Barils, vides	55	19							55	19	74	9 88	3 66	13 54
Courbes, pour bâtiments														
Flottes														

N° (A) 11—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauff., sur navires														
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	82	25	228	1,600					310	1,625	1,935	27 60	242 25	269 85
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires														
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes occid.														
Douves, saloirs														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	66	7							66	7	73	27 20	2 00	29 20
Total, fret payant péages.	43,907	102,918	9,785	1,622				76,812	53,692	181,352	235,044	8,846 30	23,675 67	32,521 97
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :														
Produits agricoles, animaux		14								14	14			
" " légumes		1								1	1			

Cendres		66						4		70	70			
Maïs		134,966						4,832		139,798	139,798			
Poisson		49								49	49			
Fleur de farine		3,065								3,065	3,065			
Meubles		1								1	1			
Verrerie		1								1	1			
Chevaux		3								3	3			
Bois de serv., scié, sur navires		3,195								3,195	3,195			
" en radeaux		384								384	384			
Farines, de toutes sortes		222								222	222			
Marchandises		142								142	142			
Avoine		479								479	479			
Tourteaux oléagineux		2								2	2			
Huile, en barils		6								6	6			
Lard		221								221	221			
Seigle		1,120								1,120	1,120			
Graines, de toutes sortes		2								2	2			
Suif		54								54	54			
Blé		75,515								75,515	75,515			
Whisky, etc		21						5		26	26			
Articles en bois		1								1	1			
Houille, en fr., arrêté du conseil	6,538		20						6,558		6,558			
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid		817								817	817			
Grand total, fret	50,445	323,265	9,805	1,622				81,653	60,250	406,540	466,790			
Total des péages sur navires												4,481 37	4,487 80	8,969 17
" passagers												295 50	1,717 95	2,013 45
" marchandises en franchise											$6,318 99			
Total des péages												13,623 17	29,881 42	43,504 59

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages Montée.	Montant des péages Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ cts.	$ cts	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	....	......	....	....	10	....	....	....	10	....	10	1 00	.....	1 00
Pommes	43	152	....	....	3	....	....	....	46	152	198	4 46	6 64	11 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1,144	388	....	....	....	....	....	....	1,144	388	1,532	44 78	14 59	59 37
Produits agricoles, non énumérés, animaux	117	240	....	....	....	....	20	....	137	240	377	10 88	9 80	20 68
Instruments aratoires	101	4	....	....	....	....	....	....	101	4	105	14 47	0 25	14 72
Orge	157	495	....	....	1	....	....	....	158	495	653	3 76	9 90	13 66
Briques	9,816	331	720	....	202	....	161	....	10,899	331	11,230	413 19	23 30	436 49
Os	....	25	....	164	....	....	....	....	....	189	189	....	24 26	24 26
Soufre	200	....	....	....	....	....	88	....	288	....	288	22 83	....	22 83
Ciment et chaux hydraulique	650	242	....	....	....	....	....	....	650	242	892	63 74	23 57	87 31
Argile, chaux et sable	17,281	6,252	148	....	....	....	3,541	....	20,970	6,252	27,222	787 47	236 51	1,023 98
Houille	....	1,558	....	....	....	1,017	....	19,440	....	22,015	22,015	....	1,555 37	1,555 37
Maïs	32	2,854	....	....	23	452	....	544	55	3,850	3,905	3 31	105 21	108 52
Bestiaux	40	494	....	....	....	....	....	....	40	494	534	2 32	36 14	38 46
Coton, brut	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Faïence et poterie	73	....	....	....	....	....	....	....	73	....	73	11 89	....	11 89
Bois de teinture et mat. tinct.	19	....	....	....	....	....	203	....	222	....	222	12 05	....	12 05
Poisson	221	44	....	....	....	....	....	....	221	44	265	17 36	2 99	20 35
Lin et chanvre	2	164	....	....	....	....	....	....	2	164	166	0 20	6 15	6 35
Fleur de farine	890	22	....	....	....	128	....	....	890	150	1,040	62 08	11 31	73 39
Meubles	134	41	....	....	....	....	....	....	134	41	175	16 66	3 15	19 81
Gypse	649	160	....	....	....	....	....	....	649	160	809	10 12	6 07	16 19
Verre, de toutes sortes	96	8	....	....	....	....	13	....	109	8	117	17 98	0 45	18 43
Foin, pressé	412	459	....	....	26	....	....	....	438	459	897	17 48	29 18	46 66
Cochons	2	10	....	....	....	....	....	....	2	10	12	0 08	0 77	0 85
Chevaux	107	260	....	....	1	2	....	....	108	262	370	7 10	16 59	23 69
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	....	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	....	0 48	0 48
Glace	....	1,467	....	....	....	....	....	....	....	1,467	1,467	....	206 65	206 65

Fer, chemin de fer	180	151							180	151	331	8 99	11 33	20 32
do en gueuse	241	5							241	5	246	20 08	0 19	20 27
do tout autre	9,193	2,675	15				57		9,265	2,675	11,940	382 86	103 77	486 63
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre minerai, excep. le fer		79								79	79		3 95	3 95
Saindoux et huile de saindoux	82	81							82	81	163	7 97	3 11	11 08
Farines, de toutes sortes	101	933				3			101	936	1,037	5 82	38 44	44 26
Viandes, autres que le lard	20	17							20	17	37	1 73	0 66	2 39
Marbre	14								14		14	2 66		2 66
Manille	1								1		1	0 10		0 10
Mélasse	457	19					481		938	19	957	95 77	0 95	96 72
Clous	565	963							565	963	1,528	94 60	48 15	142 75
Avoine	599	2,179							599	2,179	2,778	22 66	72 87	95 53
Huile, en barils	491	70	39		6	119	160	41	696	230	926	62 80	19 50	82 30
Tourteaux oléagineux	8								8		8	0 75		0 75
Pois	1,168	20,676							1,168	20,676	21,844	25 43	413 60	439 03
Pommes de terre	7	55	2		9				18	55	73	1 21	3 96	5 17
Lard	298	149				8			298	157	455	28 37	6 22	34 59
Peinture	28	134					23		51	134	185	5 66	6 70	12 36
Poix et goudron	62	107					179		241	107	348	16 53	5 35	21 88
Guénilles		10								10	10		0 65	0 65
Seigle	3	1,424							3	1,424	1,427	0 24	28 48	28 72
Résine	8	121					2,153		2,161	121	2,282	108 54	6 05	114 59
Sel	2,897	135				21	3	5	2,900	161	3,061	250 02	7 04	257 06
Pierre, pour la taille	523						2,122		2,645		2,645	99 62		99 62
do ouvrée	149						47		196		196	9 80		9 80
do impropre à la taille, non ouvrée	60	10,326							60	10,326	10,386	1 20	206 40	207 60
Graines, de toutes sortes	1,663	232							1,663	232	1,895	63 53	8 81	72 34
Moutons	1	154							1	154	155	0 06	11 64	11 70
Cendre de soude	79	43					51		130	43	173	12 63	2 15	14 78
Acier	11	22							11	22	33	1 27	0 87	2 14
Sucre	825	6					1,597		2,422	6	2,428	216 69	0 30	216 99
Spiritueux, bière, etc	320	14							320	14	334	49 81	0 70	50 51
Tabac, brut	21						3		24		24	2 14		2 14
Suif	1						14		15		15	0 63		0 63
Etain	123	56							123	56	179	19 11	2 80	21 91
Térébenthine	2	18					102		104	18	122	5 48	0 90	6 38
Blé	21,899	569							21,899	569	22,468	438 65	11 38	450 03
Blanc de plomb	12						6		18		18	2 49		2 49
Blanc de céruse	12	2							12	2	14	2 19	0 10	2 29
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,915	1,240	2	270	686	300	5	65	3,608	1,875	5,483	402 69	158 33	561 02
Ecorce														
Barils, vides	184	10	2		67	15		2	253	27	280	20 26	2 30	22 56
Courbes pour bâtiments														
Flottes	800	4,364							800	4,364	5,164	1 40	76 37	77 77
Bois de chauffage, sur navires	5,832	6,331		600				114	5,832	7,045	12,877	108 75	172 42	281 17

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles					1				1		1	0 10		0 10
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	20,475	16,218	319	597					20,794	16,815	37,609	542 99	453 45	996 44
" en rad		176								176	176		7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		17,088								17,088	17,088		427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur navir.	1,929								1,929		1,929	38 49		38 49
" en rad														
Billots de sciage	42	20,715							42	20,715	20,757	1 00	472 90	473 90
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes Occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux	20	24							20	24	44	4 88	4 13	9 01
Poteaux et perches de clôtures, sur navires														
Poteaux et perches de clôtures, en radeaux	10								10		10	0 25		0 25
Bois de const., carré, sur nav.	198	1,254							198	1,254	1,452	4 36	18 19	22 55
" en rad	1,011	9,646							1,011	9,646	10,657	25 50	244 25	269 75
Traverses		10,354								10,354	10,354		26 95	26 95
Articles en bois et bois en partie fabriqué	39	20							39	20	59	7 80	4 00	11 80
Total, fret payant péages.	107,765	144,544	1,247	1,631	1,035	2,065	11,029	20,211	121,076	168,451	289,527	4,771 77	5,424 72	10,196 49
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Maïs		4,707						400		5,107	5,107			
Houille en franch. par A. du C.	56,878				80		30,242		87,200		87,200			

Articles en franchise pour la construction d'un canal, par arrêté en conseil, 1884 :—											
Ciment et chaux hydraulique	....	932	....	....	....	....	....	....	....	932	932
Houille	....	385	....	....	....	....	....	....	....	385	385
Argile, chaux et sable	502	....	....	....	....	....	80	....	582	....	582
Fer, tout autre	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2
Marchandises	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Pierre, non ouvrée	....	1,926	....	....	....	....	....	....	....	1,926	1,926
Bois de const., carré, sur nav.	....	360	....	....	....	....	....	....	....	360	360
Bois de service, scié	64	74	....	....	....	....	....	....	64	74	138
Pierre, pour la taille	900	....	....	....	....	....	....	....	900	....	900
Minerai de f., en fr., ayant payé pleins péages s. le c. Rideau	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3
Fret—grand total	166,112	152,931	1,247	1,631	1,115	2,065	41,351	20,611	209,825	177,238	387,063

Total des péages sur navires	4,365 63	1,562 37	5,928 00
do passagers	420 35	670 87	1,091 22
do articles en franchise $4,739 64			
Total, péages	9,557 75	7,657 96	17,215 71

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation, 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports dh Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		11								11	11	2 09
Pommes	16	78							15	78	93	5 20
Produits agricoles, non énumérés, légumes	15	61							13	61	74	4 72
" " animaux	33	1,253							33	1,253	1,286	105 12
Instruments aratoires		18								18	18	2 74
Orge		119								119	119	10 22
Briques		120								120	120	6 90
Os		23								23	23	2 04
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		62								62	62	6 06
Argile, chaux et sable		7,652								7,652	7,652	203 99
Houille		40								40	40	2 00
Maïs												
Bestiaux	1	648							1	648	649	42 02
Coton, brut												
Faïence et poterie	3	7							3	7	10	1 48
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		4								4	4	0 04
Lin et chanvre												
Farine	9	10							9	10	19	1 40
Meubles		20							8	20	28	3 64
Gypse												
Verre, de toutes sortes	4	3							4	3	7	0 77
Foin, pressé		413								413	413	38 01
Cochons		12								12	12	0 72
Chevaux	15	167							15	167	182	10 97
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		27								27	27	2 55
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

" tout autre	12	23							12	23	35	2 41
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chim., et autre min. excep. le fer		1,505								1,505	1,505	75 25
Saindoux et huile de saindoux	2	7							2	7	9	0 53
Farines, de toutes sortes	4	13							4	13	17	1 30
Viandes, autres que le lard	2	10							2	10	12	1 02
Marbre												
Manille												
Mélasse	17	8							17	8	25	2 52
Clous	19	12							19	12	31	2 92
Avoine	2	1,376							2	1,376	1,378	102 57
Huile, en barils	29	5							29	5	34	2 50
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,363								1,363	1,363	99 45
Pommes de terre	11	655							11	655	666	51 62
Lard	30	6							30	6	36	1 00
Peinture	1	1							1	1	2	0 24
Poix et goudron												
Guénilles		3								3	3	0 57
Seigle		20								20	20	1 48
Résine												
Sel	5								5		5	0 21
Pierre, pour la taille												
" ouvrée		3								3	3	0 57
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		19								19	19	1 86
Mouton		325								325	325	23 27
Cendre de soude		1								1	1	0 19
Acier	1								1		1	0 05
Sucre	25	28							25	28	53	4 39
Spiritueux, bière, etc.	21	1							21	1	22	1 43
Tabac, brut												
Suif		1								1	1	0 10
Etain	9	3							9	3	12	0 79
Térébenthine	1								1		1	0 05
Blé		44								44	44	4 32
Blanc de plomb												
Blanc de céruse	3								3		3	0 15
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	93	419							93	419	512	71 76
Ecorces		15								15	15	1 47
Barils, vides		91								91	91	11 50
Courbes pour navires												
Flottes	20	9,170							20	9,170	9,190	84 16
Bois de chauffage, sur navires	105	45,805		657					105	46,462	46,567	1,899 16
" en radeaux		480								480	480	25 47
Cercles		32								32	32	2 87
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	14	418,495		112,266					14	530,761	530,775	40,126 91
" en radeaux		301								301	301	5 03

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		321								321	321	10 71
" " " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires		995		595						1,590	1,590	337 63
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douvers, saloirs												
Bardeaux	2	367		49					2	416	418	299 41
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	1 76
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		290								290	290	7 85
" " en radeaux		1,370								1,370	1,370	23 63
Traverses		200								200	200	1 08
Articles en bois et bois en partie fabriqué	6	49							6	49	55	45 49
Total, fret payant péages	527	494,581	8	113,567					535	608,148	608,683	43,791 37
En franchise, par arrêté du conseil.												
Bois de chauffage		10,150								10,150	10,150	
Flottes		11,126								11,126	11,126	
Bois de service, scié, en radeaux		1,273								1,273	1,273	
Mâts et espars		10								10	10	
Liens de chemins de fer, en radeaux		3,525								3,525	3,525	
Billots de sciage		13,872								13,872	13,872	
Bardeaux		6								6	6	
Piquets et perches, etc., en radeaux		10								10	10	
Bois de construction, carré		2,460								2,460	2,460	
Articles en bois		240								240	240	
Grand total, fret	527	537,253	8	113,567					535	650,820	651,355	

Total, péages sur navires		4,262 48
" " passagers		172 51
" " articles en franchise	$732 55	
Quaiage et emmagasinage		8 00
Amendes et dommages		18 00
Autres recettes		...
Revenu total, à part les chutes d'eau		48,252 36

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		353						67		420	420	37 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires		2								2	2	0 20
Orge		146	350						350	146	496	28 21
Briques	28							157	28	157	185	16 84
Os												
Soufre								188		188	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique								105		105	105	10 50
Argile, chaux et sable	56							4,941	56	4,941	4,997	518 14
Houille	32	203		130				81,567	32	81,900	81,932	8,035 69
Maïs		7								7	7	0 24
Bestiaux		80								80	80	2 58
Coton, brut												
Bois de teinture et matières tinctoriales		10								10	10	1 00
Faïence et poterie								95		95	95	9 50
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	207								207		207	6 90
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé	218	1,438	155						373	1,438	1,811	77 75
Cochons												
Chevaux		23								23	23	0 83
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace		410	403	5,955				1,515	403	7,880	8,283	561 80
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

" tout autre												
Minerai de fer								129		129	129	12 90
Cryolithe ou m. chimiq., et autres min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		48								48	48	1 60
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse								645		645	645	64 50
Clous												
Avoine		632								632	632	21 11
Huile, en barils		4						164		168	168	15 37
Tourteaux oléagineux												
Pois		89								89	89	2 99
Pommes de terre	2	3							2	3	5	0 30
Lard												
Peinture								16		16	16	1 60
Poix et goudron								257		257	257	25 70
Guénilles												
Seigle												
Résine								2,226		2,226	2,226	220 34
Sel	409							294	409	294	703	66 58
Pierre, pour la taille	63							2,116	63	2,116	2,179	213 76
" ouvrée								139		139	139	13 90
" impropre à la taille, non ouvrée								276		276	276	27 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons		156								156	156	5 20
Cendre de soude												
Acier												
Sucre								1,203		1,203	1,203	120 30
Spiritueux, bière, etc	1								1		1	0 04
Tabac, brut								4		4	4	0 27
Suif												
Etain												
Térébenthine								103		103	103	10 30
Blé		45								45	45	1 50
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	842	296	171					2,660	1,013	2,956	3,969	312 22
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	48	123	4,982						5,030	123	5,153	185 87
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	4,776		78,357						83,133		83,133	4,875 65
" en radeaux		50								50	50	4 00

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	910		648						1,558		1,558	124 32
" en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	88		47						135		135	35 44
Total, fret payant péages	7,680	4,118	85,113	6,085				98,867	92,793	109,070	201,863	15,703 90
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	544								544		544	
Grand total, fret	8,224	4,118	84,113	6,085				98,867	93,337	109,070	202,407	

Total des péages sur navires		2,406 79
" passagers		60 31
" marchandises en franchise	$48 84	
Amendes et dommages		13 75
Revenu total, à part les loyers des chutes d'eau		18,184 75

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américainsà des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente-	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	20							1	20	21	3 03
Pommes	41	65							41	65	106	2 50
Produits agricoles non énumérés, légumes	25	32							25	32	57	1 84
Produits agricoles non énumérés, animaux	144	335							144	335	479	13 96
Instruments aratoires	51	138							51	138	189	20 18
Orge	101								101		101	2 37
Briques	24	17							24	17	41	1 51
Os	2	31							2	31	33	1 27
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	85	17							85	17	102	3 01
Argile, chaux et sable	419	2							419	2	421	9 96
Houille		10,916								10,916	12,916	463 98
Maïs	1	34							1	34	35	1 08
Bestiaux	4	7							4	7	11	0 33
Coton, brut												
Faïence et poterie	31	20							31	20	51	4 93
Bois de teinture et matières tinctoriales		1								1	1	0 09
Poisson	113								113		113	2 76
Lin et chanvre												
Fleur de farine	79	408							79	408	487	13 22
Meubles	26	40							26	40	66	6 56
Gypse												
Verre, de toutes sortes	46	2							46	2	48	4 43
Foin, pressé	497	5							497	5	502	11 89
Cochons		1								1	1	0 03
Chevaux	10	7							10	7	17	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	3								3		3	0 09
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse	92								92		92	2 29

Nº (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Fer, tout autre	297	43							297	43	340	10 24
Minerai de fer												
Cryolithe ou min chim, et autre min., excepté le fer.	745	2,312							745	2,312	3,057	152 50
Saindoux et huile de saindoux	25								25		25	0 82
Farines, de toutes sortes	28	20							28	20	48	1 38
Viandes, autres que le lard	15	5							15	5	20	0 55
Marbre												
Mélasse	116	13							116	13	129	11 42
Clous	292	3							292	3	295	26 62
Avoine	30	61							30	61	91	2 81
Huile, en barils	84	135							84	135	219	19 92
Tourteaux oléagineux	5								5		5	0 13
Pois	61	15							61	15	76	1 83
Pommes de terre	45	67							45	67	112	3 15
Lard	137	35							137	35	172	4 72
Peinture	22								22		22	2 24
Poix et goudron	25	1							25	1	26	2 28
Guénilles	2	5							2	5	7	0 81
Seigle	101	6							101	6	107	2 64
Résine	1								1		1	0 09
Sel	958	110							958	110	1,068	31 14
Pierre, pour la taille	17	77							17	77	94	4 22
" ouvrée	1	1							1	1	2	0 27
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	5	9							5	9	14	0 38
Moutons	5	2							5	2	7	0 20
Cendre de soude	25								25		25	2 31
Acier	28								28		28	1 49
Sucre	250	71							250	71	321	31 66
Spiritueux, bière, etc	102	54							102	54	156	17 26
Tabac, brut	1								1		1	0 07
Suif	2								2		2	0 06
Etain	19								19		19	1 79
Térébenthine	1								1		1	0 09

Blé	7	184							7	184	191	4 69
Blanc de plomb	18	1							18	1	19	1 80
Blanc de céruse	28								28		28	2 67
Laine	2	2							2	2	4	0 14
Tous autres effets et marchandises non énumérés	547	380							547	380	927	98 48
Barils, vides	40	45							40	45	85	6 21
Courbes pour bâtiments												
Flottes	2,118	360							2,118	360	2,478	43 93
Bois de chauffage, sur navires	11,520	704							11,520	704	12,224	207 88
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	26,326	6,206	6,027						32,353	6,206	38,559	2,147 40
" " en radeaux	88	4							88	4	92	9 53
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux	94								94		94	10 00
Traverses de chemins de fer, sur navires	5,399								5,399		5,399	623 67
" " en radeaux	1,211								1,211		1,211	128 62
Billots de sciage	199	167							199	167	366	8 61
Bardeaux	128	48	39						167	48	215	93 18
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	30								30		30	4 61
" " en radeaux	1								1		1	0 13
Bois de construction, carré, sur navires	20	20							20	20	40	0 76
" " en radeaux	500	20							500	20	520	28 75
Traverses	1,205								1,205		1,205	28 22
Articles en bois et bois en partie fabriqué		5								5	5	0 80
Total, fret payant péages	54,721	23,289	6,066						60,787	23,289	84,076	4,356 98
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	4,373								4,373		4,373	
Bois de chauffage, en franchise, par arrêté du conseil	22,125	3,000							22,125	3,000	25,125	
Grand total, fret	81,219	26,289	6,066						87,285	26,289	113,574	

Total des péages sur navires	1,676 89
" passagers	111 34
" houille, en fr., $116.76 ; bois de chauf... $418 75	
Quaiage et emmagasinage	115 78
Amendes et dommages	6 50
Autres recettes	21 28
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	6,288 77

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Poisson	140	674	....	....	....	....	....	....	140	674	814	8 14
Fleur de farine	1,126	503	....	....	....	....	....	....	1,126	503	1,629	16 29
Houille	1,181	17,172	....	....	....	....	....	....	1,181	17,172	18,353	183 53
Bois de service	1,086	1,481	....	....	....	....	....	....	1,086	1,481	2,567	25 67
Autres produits agricoles	1,816	6,187	....	....	....	....	....	....	1,816	6,187	8,003	80 03
Autres marchandises	540	325	....	....	....	....	....	....	540	325	865	8 65
Total, fret payant péages	5,889	26,342	....	....	....	....	....	....	5,889	26,342	32,231	322 31
Péages sur navires												1,419 70
Autres recettes												177 91
Revenu total												1,919 92

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		27								27	27	0 76
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	35	8							35	8	43	0 43
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

N° (A) 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total, des peages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Fer, tout autre												
Minerai de fer												
Cryolithe, min. chim. et autres min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	420								420		420	1 96
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												

Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	73	95							73	95	168	5 02
Ecorce	34								34		34	1 31
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	40	220							40	220	260	3 13
Bois de chauffage, sur navires	16,986	867							16,986	867	17,853	180 13
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	184	163							184	163	347	5 93
" en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	434								434		434	4 90
" " en radeaux	34								34		34	3 61
Liens de chemins de fer, sur navires	113								113		113	4 50
" en radeaux	231	19							231	19	250	9 34
Billots de sciage	1,924	202							1,924	202	2,126	18 41
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	209	6							209	6	215	18 70
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5								5		5	0 38
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,375	575							1,375	575	1,950	21 25
Traverses	200	200							200	200	400	2 00
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	22,297	2,382							22,297	2,382	24,679	281 76

Total des péages sur navires	346 10
" passagers	81 08
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	5								5		5	0 15
Pommes	600	108	269						869	108	977	17 82
Produits agricoles, non énumérés, légumes	5	11							5	11	16	0 32
" " animaux	4								4		4	0 08
Orge	378		692						1,070		1,070	20 08
Ciment et chaux hydraulique	6								6		6	0 12
Argile, chaux et sable	2	25							2	25	27	0 50
Coton, brut		1								1	1	0 02
Faïence et poterie	6							3	6	3	9	0 24
Poisson	22								22		22	0 43
Fleur de farine	8	52							8	52	60	1 15
Meubles	12	19	4					2	16	21	37	1 08
Verre, de toutes sortes	17	1							17	1	18	0 46
Chevaux	17	6	17					2	34	8	42	0 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		2								2	2	0 04
Glace		60	4,293						4,293	60	4,353	108 85
Fer, chemin de fer		280								280	280	5 25
" en gueuse	84								84		84	1 58
" tout autre	246	6						1	246	7	253	4 78
Saindoux et huile de saindoux	1							5	1	5	6	0 12
Farines, de toutes sortes	1								1		1	0 02
Marbre	4								4		4	0 10
Manille	3								3		3	0 08
Clous	304								304		304	7 63
Huile, en barils	17	80	12					73	29	153	182	4 56
Pois		65	49						49	65	114	2 15
Lard	1	3							1	3	4	0 08
Peinture	26								26		26	0 67
Guénilles		6								6	6	0 15
Seigle	400	54							400	54	454	8 47
Sel	257								257		257	4 82

Pierre, pour la taille	181								181		181	3 40
" ouvrée	181								181		181	1 81
Graines, de toutes sortes	1								1		1	0 02
Cendre de soude	50								50		50	1 26
Sucre	122								122		122	3 07
Spiritueux, bière, etc	52	6							52	6	58	1 50
Tabac, brut								3		3	3	0 06
Etain	8								8		8	0 22
Blé		384								384	384	0 97
Blanc de plomb	32								32		32	0 81
Blanc de céruse	77								77		77	1 93
Laine	2	4							2	4	6	0 12
Tous autres effets et marchandises non énumérés	586	92	45					2	631	94	725	18 29
Barils, vides		6								6	6	0 25
Bois de chauffage, sur navires	744		195						939		939	7 84
Bois de service, scié, sur navires	64	116	441						505	116	621	6 95
do " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	28								28		28	0 18
" " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires			153						153		153	1 53
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds de barils												
" pipes												
" Indes occidentales		8								8	8	0 15
Douves, saloirs												
Bardeaux	12		13						25		25	1 93
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux			7						7		7	0 33
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	40	6,500							40	6,500	6,540	81 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué		1								1	1	0 05
Total du fret payant péages	4,606	7,896	6,190					91	10,798	7,985	18,783	327 08

Total des péages sur navires	245 98
do passagers	133 97
Dommages	38 16
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	745 19

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.
Classe nº 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	340,703	4,041 47	731,967	4,184 96	77,722	234 57
Navires à vapeur américains	401,406	6,024 17	20,017	140 35	1,973	25 93
Voiliers canadiens	275,118	5,530 18	926,601	10,118 61	56,776	930 23
Voiliers américains	105,242	2,358 68	62,862	453 25	95,276	1,216 06
Total, classe nº 1	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
Classe nº 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	23,704	361 65	61,707	3,104 67	3,598	60 31
Classe nº 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
Soufre	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
Argile, chaux et sable	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
Poisson	223	35 65	408	41 80		
Gypse			809	16 19		
Fer, chemin de fer			20,378	3,027 37		
" en gueuse	36	4 62	3,249	470 46		
" tout autre	717	105 49	14,334	845 73		
Sel	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
Acier			169	22 59		
Pierre, pour la taille	5,761	1,152 20	5,676	554 27	2,179	213 76
Pommes	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Maïs	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
Coton, brut						
Lin et chanvre			168	6 65		
Fleur de farine	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
Foin, pressé			897	46 66	1,811	77 75
Farines, de toutes sortes	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
Tourteaux oléagineux	2	0 40	8	0 75		
Avoine	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
Pois	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle	1,549	288 40	3,256	65 30		
Graines, de toutes sortes	155	30 10	2,084	100 69		
Tabac, brut	5	0 75	25	2 29	4	0 27
Blé	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes	220	12 93	2,330	179 07		
Os	1	0 02	254	34 01		
Bestiaux	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons			51	6 70		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	55	8 25	14	1 23		
Chevaux	48	2 38	416	30 59	23	0 83
Saindoux et huile de saindoux	37	7 30	244	23 23		
Viandes, autres que le lard	15	3 00	41	2 99		
Lard	328	65 60	650	63 28		
Moutons			165	13 20	156	5 20
Suif	122	21 00	108	14 58		
Laine			26	3 90		
Tous autres produits agricoles, animaux	14	2 80	608	55 33		
Total, classe nº 3	531,237	104,185 06	195,180	11,877 56	12,380	1,046 66

TAIRE A—*Suite.*

mentionnés, et montant des péages perçus, etc, 1890.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
88,288	202 44	173,448	698 14	62,150	591 52	10,454	209 08	24,419	202 00
85	0 50	231	2 37	1,057	17 51	....	....	....	....
12,877	39 76	198,303	2,897 98	72,734	1,009 32	60,531	1,210 62	27,381	144 10
254	3 28	28,257	663 99	4,737	58 54	....	....	....	....
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nomb.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
12,589	133 97	13,298	172 51	3,921	111 34	....	....	8,318	81 08
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
....	....	120	6 90	41	1 51	....	....	27	0 76
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
6	0 12	62	6 06	102	3 01	....	....	....	....
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96	....	....	....	....
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
280	5 25	....	....	....	....	....	....	....	....
84	1 58	....	....	92	2 29	....	....	....	....
253	4 78	35	2 41	340	10 24	....	....	....	....
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14	....	....	....	....
....	....	1	0 05	28	1 49	....	....	....	....
181	3 40	....	....	94	4 42	....	....	....	....
977	17 82	93	5 20	106	2 50	....	....	....	....
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37	....	....	....	....
....	....	....	....	35	1 08	....	....	....	....
1	0 02	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
....	....	413	38 01	502	11 89	....	....	....	....
1	0 02	17	1 30	48	1 38	....	....	....	....
....	....	....	....	5	0 13	....	....	....	....
....	....	1,378	102 57	91	2 81	....	....	....	....
114	2 15	1,363	99 49	76	1 83	....	....	....	....
....	....	666	51 62	112	3 15	....	....	....	....
454	8 47	20	1 48	107	2 64	....	....	....	....
1	0 02	19	1 86	14	0 38	....	....	....	....
3	0 06	....	....	1	0 07	....	....	....	....
384	0 97	44	4 32	191	4 69	....	....	....	....
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03	....	....
....	....	23	2 04	33	1 27	....	....	....	....
....	....	649	42 02	11	0 33	....	....	....	....
....	....	12	0 72	1	0 03	....	....	....	....
2	0 04	27	2 55	3	0 09	....	....	....	....
42	0 86	182	10 97	17	0 50	....	....	....	....
6	0 12	9	0 53	25	0 82	....	....	....	....
....	....	12	1 02	20	0 55	....	....	....	....
4	0 08	36	1 00	172	4 72	....	....	....	....
....	....	325	23 27	7	0 20	....	....	....	....
....	....	1	0 10	2	0 06	....	....	....	....
6	0 12	....	....	4	0 14	....	....	....	....
4	0 08	1,286	105 12	479	13 96	....	....	....	....
4,255	73 26	14,666	731 19	5,006	139 27	10,446	104 46	70	1 19

N° (A) 19.—Mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	71	14 15	78	14 60		
Instruments aratoires			113	16 32	2	0 20
Faïence et poterie	1	0 15	233	43 89	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales			241	15 85	95	9 50
Meubles	35	6 10	658	116 41		
Verre, de toutes sortes	26	3 95	631	121 23		
Marbre	4,437	665 55	35	6 86		
Manille	162	24 30	24	4 70		
Mélasse	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50
Clous	60	1 95	4,059	648 92		
Huile, en barils	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
Guénilles			124	23 45		
Résine			2,284	114 99	2,226	220 34
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97		
Sucre	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
Pierre, ouvrée	852	135 06	201	10 80	139	13 90
Etain	1	0 02	563	98 71		
Térébenthine			129	7 78	103	10 30
Blanc de plomb	1	0 20	149	28 69		
Blanc de céruse	1	0 15	701	139 69		
Whisky et tous autres spiritueux	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
Marchandises non énumérées	32,527	4,860 44	12,963	2,056 97	3,969	312 22
Total, classe n° 4	41,467	6,185 48	35,655	5,388 97	8,834	794 97
Classe n° 5.						
Ecorce						
Barils, vides	183	18 42	354	36 10		
Courbes pour bâtiments						
Flottes			5,164	77 77		
Bois de chauffage, sur navires	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
do en radeaux						
Bois de service, scié, sur navires	60,383	10,371 02	39,544	1,266 29	83,133	4,875 65
do en radeaux	15	2 03	176	7 88	50	4 00
Cercles			1	0 10		
Liens de chemins de fer, sur navires	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
do en radeaux						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	1	25				
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	26	0 83	17,088	427 20		
Bois de construction, carré, sur navires	73,113	11,073 82	1,452	22 55		
do do en radeaux	17,694	2,651 96	10,657	269 75		
Articles en bois et bois en partie fabriqué	28	11 20	132	41 00		
Bardeaux	14	9 60	44	9 01	135	34 44
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.						
do do en rad.			10	0 25		
Billots de sciage	3,844	206 38	20,757	473 90		
Douves et fonds, barils	218	17 40				
do pipes	187	34 80				
do Indes occidentales	36	6 75				
Douves, saloirs						
Traverses			10,354	26 95		
Echalas à houblon						
Total, classe n° 5	169,971	25,008 40	120,539	2,978 41	90,029	5,224 28

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée la de Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
5	0 15	11	2 09	21	3 03	...	...	...	...
...	...	18	2 74	189	20 18	...	...	...	...
9	0 24	10	1 48	51	4 93	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 09	...	...	...	...
37	1 08	28	3 64	66	6 56	...	...	...	...
18	0 46	7	0 77	48	4 43	...	...	...	...
4	0 10	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 08	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	25	2 52	129	11 42	...	...	...	...
304	7 63	31	2 92	295	26 62	...	...	...	...
182	4 56	34	2 50	219	19 92	...	...	...	...
26	0 67	2	0 24	22	2 24	...	...	...	...
...	...	...	...	26	2 28	...	...	...	...
6	0 15	3	0 57	7	0 81	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 09	...	...	...	...
50	1 26	1	0 19	25	2 31	...	...	...	...
122	3 07	53	4 39	321	31 66	...	...	...	...
...	...	3	0 57	2	0 27	...	...	...	...
8	0 22	12	0 79	19	1 79	...	...	...	...
...	...	1	0 05	1	0 09	...	...	...	...
32	0 81	...	...	19	1 80	...	...	...	...
77	1 93	3	0 15	28	2 67	...	...	...	...
58	1 50	22	1 43	156	17 26	...	...	...	...
725	18 29	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
1,666	42 20	776	98 80	2,573	258 93	865	8 65	168	5 02
...	...	15	1 47	...	...	...	...	34	1 31
6	0 25	91	11 50	85	6 21	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	9,190	84 16	2,478	43 93	...	...	260	3 13
939	7 84	46,567	1,899 16	12,224	207 88	...	...	17,853	180 13
...	...	480	25 47	...	...	...	...	...	...
621	6 95	530,775	40,126 91	38,559	2,147 40	2,567	25 67	347	5 93
...	...	301	5 03	92	9 53	...	...	...	...
...	...	32	2 87	...	...	...	...	...	...
153	1 53	1,590	337 63	5,399	623 67	...	...	113	4 50
...	...	...	...	1,211	128 62	...	...	250	9 34
28	0 18	321	10 71	...	...	...	...	434	4 90
...	...	...	...	94	10 00	...	...	34	3 61
...	...	290	7 85	40	0 76	...	...	...	...
6,540	81 75	1,370	23 63	520	28 75	...	...	1,950	21 25
1	0 05	55	45 49	5	0 80	...	...	...	...
25	1 93	418	299 41	215	93 18	...	...	215	18 70
...	...	1	1 76	30	4 61	...	...	5	0 38
7	0 33	...	...	1	0 13	...	...	...	...
...	...	...	...	366	8 61	...	...	2,126	18 41
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	0 15	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	200	1 08	1,205	28 22	...	...	400	2 00
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8,328	100 96	591,696	42,884 13	62,524	3,342 30	2,567	25 67	24,021	273 59

N° (A) 19.—Mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Houille	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
Cryolithe ou minerai chimique	2,900	145 00	3,542	177 10	....	....
Gypse	205	2 56	....	....	....	....
Minerai de fer	5,238	261 90	....	....	129	12 90
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	5,544	528 66	11,005	259 20	276	27 60
Glace	25,068	1,233 72	1,467	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale	241,339	40,394 44	173,197	22,473 52	90,620	8,637 99
Total, fret et péages	984,014	194,089 53	524,571	60,720 30	201,863	18,171 00
Bois de construction et autre bois, en fr.	200	10 50	4,078	369 78	....	....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	31,951	4,792 65	325,204	10,688 85	544	48 84
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris	1,016,165	198,892 68	853,853	71,778 93	202,407	18,219 84

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
....	......	40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53	....	....
....	....	1,505	75 25	3,057	152 50	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
181	1 81	....	....	....	....	....	....	420	1 96
4,353	108 85	....	....	....	....	....	....	....	....
4,534	110 66	1,545	77 25	13,973	616 48	18,353	183 53	420	1 96
18,783	707 03	608,683	48,226 36	84,076	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94
....	....	42,672	732 55	25,125	618 75	....	....	....	....
....	....	....	....	4,373	116 76	....	....	....	....
18,783	707 03	651,355	48,958 91	113,574	6,880 72	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés pour de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland. Tonneaux.	Canal Welland. Péages.	Canaux du Saint-Laurent. Tonneaux.	Canaux du Saint-Laurent. Péages.	Canal Chambly. Tonneaux.	Canal Chambly. Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	23,704	361 65	61,707	3,104 67	3,598	60 31
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes pour bâtiments						
Flottes			5,164	77 77		
En franchise						
Bois de chauffage	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
En franchise						
Cercles et échalas à houblon			1	10		
Bois de service scié	60,398	10,373 05	39,720	1,274 17	83,183	4,879 65
En franchise			3,717			
Mâts, espars, etc	27	1 08	17,088	427 20		
En franchise						
Traverses de chemins de fer	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
En franchise						
Billots de sciage	3,844	206 38	20,757	473 90		
En franchise						
Douves, de toutes sortes	441	58 95				
Bardeaux	14	9 60	44	9 01	135	34 44
En franchise						
Piquets et perches			10	25		
En franchise						
Bois de construction, carré	90,807	13,725 78	12,109	292 30		
En franchise	200		360			
Traverses			10,354	26 95		
Total	169,960	24,978 78	124,130	2,901 31	90,029	5,224 28
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons			51	6 70		
Chevaux	48	2 38	416	30 59	23	0 83
En franchise			3			
Moutons			165	13 20	156	5 20
Total	49	2 40	1,197	93 15	259	8 61
Produits des animaux.						
Os	1	0 02	254	34 01		
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	55	8 25	14	1 23		
Saindoux et huile de saindoux	37	7 30	244	23 23		
En franchise	72					
Viandes, autres que le lard	15	3 00	41	2 99		
Lard	328	65 60	650	63 28		
En franchise	33		221			
Suif	122	21 00	108	14 58		
En franchise			54			

MENTAIRE A—*Suite.*

l'exercice finissant le 31 décembre 1890, indiquant la quantité totale et montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
12,589	133 97	13,298	172 51	3,921	111 34	...	...	8,318	81 08
Tonn'x.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
...	...	15	1 47	...	...	...	...	34	1 31
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	9,190	84 16	2,478	43 93	...	...	260	3 13
...	...	11,126	...	...	...	...	...	...	...
939	7 84	47,047	1,924 63	12,224	207 88	...	...	17,853	180 13
...	...	10,150	...	25,125	...	...	...	...	...
...	...	32	2 87	...	...	...	...	...	...
621	6 95	531,076	40,131 94	38,651	2,156 93	2,567	25 67	347	5 93
...	...	1,273	...	...	...	...	...	...	...
28	0 18	321	10 71	94	10 00	...	...	468	8 51
...	...	10	...	...	...	...	...	...	...
153	1 53	1,590	337 63	6,610	752 29	...	...	363	13 84
...	...	3,525	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	366	8 61	...	...	2,126	18 41
...	...	13,872	...	...	...	...	...	...	...
8	0 15	...	...	...	...	...	...	...	...
25	1 93	418	299 41	215	93 18	...	...	215	18 70
...	...	6	...	...	...	...	...	...	...
7	0 33	1	1 76	31	4 74	...	...	5	0 38
...	...	10	...	...	...	...	...	...	...
6,540	81 75	1,660	31 48	560	29 51	...	...	1,950	21 25
...	...	2,460	...	...	...	...	...	...	...
...	...	200	1 08	1,205	28 22	...	...	400	2 00
8,321	100 66	633,982	42,827 14	87,559	3,335 29	2,567	25 67	24,021	273 58
...	...	649	42 02	11	0 33	...	...	...	...
...	...	12	0 72	1	0 03	...	...	...	...
42	0 86	182	10 97	17	0 50	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	325	23 27	7	0 20	...	...	...	...
42	0 86	1,168	76 98	36	1 06	...	...	...	...
...	...	23	2 04	33	1 27	...	...	...	...
2	0 04	27	2 55	3	0 09	...	...	...	...
6	0 12	9	0 53	25	0 82	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	12	1 02	20	0 55	...	...	...	...
4	0 08	36	1 00	172	4 72	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1	0 10	2	0 06	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Laine			26	3 90		
En franchise	13					
Produits agricoles, non énumérés, animaux	14	2 80	608	55 33		
En franchise			14			
Total	690	107 97	2,234	198 55		
Produits agricoles.						
Produits agricoles, non énumérés, légumes	220	12 93	2,330	179 07		
En franchise			1			
Pommes	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Coton, brut						
Maïs	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
En franchise			144,905			
Lin et chanvre			168	6 65		
Fleur de farine	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
En franchise	48		3,065			
Foin, pressé			897	46 66	1,811	77 75
Farines, de toutes sortes	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
En franchise			222			
Manille	162	24 30	24	4 70		
Avoine	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
En franchise			479			
Pois	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle	1,549	288 40	3,256	65 30		
En franchise			1,120			
Graines—Lin, trèfle et herbe	155	30 10	2,084	100 69		
En franchise	100		2			
Tabac, brut	5	0 75	25	2 29	4	0 27
En franchise	1					
Blé	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
En franchise			75,515			
Total	521,531	102,410 26	317,436	2,951 63	3,764	178 61
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	71	14 15	78	14 60		
En franchise	10		70			
Instruments aratoires			113	16 32	2	0 20
Barils, vides	183	18 42	354	36 10		
Briques	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
En franchise	252					
Ciment et chaux hydraulique	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
En franchise	62		932			
Faïence et poterie	1	0 15	233	43 89	10	1 00
En franchise	11					
Meubles	35	6 10	658	116 41		
En franchise			1			
Verre, de toutes sortes	26	3 95	631	121 23		
En franchise	23		1			
Fer, chemin de fer			20,378	3,027 37		
En franchise	20,003					
Fer, en gueuse	36	4 62	3,249	470 46		
En franchise	20					
Fer, tout autre	717	105 49	14,334	845 73		
En franchise	584		2			
Mélasse	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50

pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1890, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
6	0 12	...	...	4	0 14	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	0 08	1,286	105 12	479	13 96	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	0 44	1,394	112 36	738	21 61	...	...	...	...
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
977	17 82	93	5 20	106	2 50	...	...	...	...
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37	...	...	...	...
1	0 02	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	35	1 08	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	413	38 01	502	11 89	...	...	...	...
1	0 02	17	1 30	48	1 38	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 08	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1,378	102 57	91	2 81	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
114	2 15	1,363	99 49	76	1 83	...	...	...	...
...	...	666	51 62	112	3 15	...	...	...	...
454	8 47	20	1 48	107	2 64	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1	0 02	19	1 86	14	0 38	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	0 06	...	...	1	0 07	...	...	...	...
384	0 97	44	4 32	191	4 69	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,084	51 16	4,225	321 83	1,928	49 85	9,632	96 32	43	0 43
5	0 15	11	2 09	21	3 03	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	18	2 74	189	20 18	...	...	...	...
6	0 25	91	11 50	85	6 21	...	...	...	...
...	...	120	6 90	41	1 51	...	...	27	0 76
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	0 12	62	6 06	102	3 01	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	0 24	10	1 48	51	4 93	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	1 08	28	3 64	66	6 56	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	0 46	7	0 77	48	4 43	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
280	5 25	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
84	1 58	...	...	92	2 29	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
253	4 78	35	2 41	340	10 24	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	25	2 52	129	11 42	...	...	...	...

N° (A) 20.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Clous	60	1 95	4,059	648 92		
" En fr.	453					
Huile	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
" En fr.	11		6			
Tourteaux oléagineux	2	0 40	8	0 75		
" " En fr.			2			
Peinture	37	5 70	493	73 96	16	1 60
" En fr.	24					
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
" En fr.	13					
Résine			2,284	114 99	2,226	220 34
" En fr.	1					
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97		
" En fr.	554					
Spiritueux, whisky, etc	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
" " En fr.	350		26			
Acier			169	22 59		
" En fr.	1					
Sucre	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
"	551					
Etain	1	0 02	563	98 71		
" En fr.	40					
Térébenthine			129	7 78	103	10 30
" En fr.	2					
Blanc de plomb	1	0 20	149	28 69		
" En fr.	19					
Blanc de céruse	1	0 15	701	139 69		
" En fr.	34					
Articles en bois	28	11 20	132	41 00		
" En fr.			1			
Total	27,895	687 51	76,185	8,587 79	4,921	486 69
Marchandises.						
Soufre, brut	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Argile, chaux et sable	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
" En fr.	8		582			
Houille	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
" En fr.			94,143		544	
Bois de teinture et matières tinctoriales			241	15 85	95	9 50
Poisson	223	35 65	408	41 80		
" En fr.	26		49			
Gypse	205	2 56	809	16 19		
Minerais, de toutes sortes	8,138	406 90	3,542	177 10	129	12 90
" " En fr.			820			
Marbre	4,437	665 55	35	6 86		
Guénilles			124	23 45		
Sel	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
" En fr.	7,440					
Pierre, de toutes sortes	12,157	1,815 92	16,882	824 27	2,594	255 26
" En fr.	12		2,826			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	57,595	6,094 16	14,430	2,263 62	12,252	874 02
" " En fr.	1,180		143			
Total	296,040	47,586 46	332,671	27,986 03	103,434	9,805 71
Grand totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,016,165	194,089 53	853,853	60,720 30	202,407	18,171 00

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1891.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
				5	0 13				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 28				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
58	1 50	22	1 43	156	17 26				
		1	0 05	28	1 49				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
32	0 81			19	1 80				
77	1 93	3	0 15	28	2 67				
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
		240							
1,558	35 61	862	98 31	2,334	184 96			27	0 76
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96				
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
				4,373					
				1	0 09				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
4	0 10								
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
362	5 21	3	0 57	96	4 49			420	1 96
5,078	127 14	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
5,756	138 35	9,724	354 75	20,979	764 21	20,032	200 32	588	6 98
18,783	707 03	651,355	48,226 36	113,574	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Total.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	....	2 81	4 97	2 54	2 18	2 27	6 52	6 02	4 69	... .	32 00
Colborne	....	11,269 10	22,120 25	18,985 56	21,786 81	18,179 23	17,401 34	14,846 52	14,275 63	4 80	138,869 24
Dalhousie	....	5,828 84	5,585 97	5,536 57	7,203 38	7,055 75	10,152 59	6,970 93	5,167 45	3 23	53,504 71
Dunnville	.. ..	31 39	15 58	84 93	107 73	29 43	0 50	29 51	25 08	....	324 15
Maitland	....	8 43	23 17	0 50	4 00	2 36	1 00	0 50	1 50	....	41 46
Robinson	....	76 52	89 19	60 32	34 60	57 61	137 35	84 89	157 90	7 09	705 47
Sainte-Catherine	....	77 59	96 02	84 23	81 12	75 65	93 67	59 78	44 44	.. ....	612 50
Total, canal Welland	....	17,294 68	27,935 15	24,754 65	29,219 82	25,402 30	27,792 97	21,998 15	19,676 69	15 12	194,089 53
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois	. .. .	5 90	40 21	42 08	113 75	91 52	50 29	188 18	182 92	.. ..	714 85
Cardinal	....	5 90	72 87	79 68	219 02	60 97	77 74	73 48	68 34	14 38	672 38
Cornwall	....	154 48	1,841 04	2,363 08	2,119 07	2,820 81	2,414 01	2,046 34	1,888 67	19 00	15,666 50
Kingston	....	139 15	926 59	1,626 49	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,479 32	957 44	. ....	13,169 19
Lachine	....	37 03	237 55	270 78	354 29	686 57	590 63	483 34	187 65	....	2,847 84
Montréal	....	216 06	3,721 21	4,051 05	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	2,243 63	....	27,649 54
Total, canaux du Saint-Laurent	... .	558 52	6,839 47	8,433 16	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	33 38	60,720 30
CANAL CHAMBLY.											
Chambly	....	....	531 23	699 97	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65	....	5,907 95
Saint-Jean	... .	....	550 60	2,421 40	1,577 74	1,803 77	2,410 40	2,067 37	938 74	....	11,770 20
Saint-Ours	....	7 45	58 47	57 92	70 76	67 50	72 48	84 69	73 76	.. ..	493 03
Total, canal Chambly	....	7 45	1,140 30	3,179 29	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15	....	18,171 00

Canaux de l'Ottawa.											
Ottawa		1 24	5,640 52	4,483 84	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17		28,374 88
Carillon		8 23	13 82	33 19	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22		194 41
Grenville		534 51	2,845 04	2,716 59	3,083 34	2,729 78	2,007 81	2,694 12	1,830 90		18,442 09
Sainte-Anne		18 02	158 88	168 69	165 28	188 40	176 63	237 38	101 70		1,214 98
Total, canaux de l'Ottawa		562 00	8,658 26	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		48,226 36
Canal Rideau.											
Kingston Mills			223 26	206 93	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51		1,414 04
Ottawa			537 84	766 31	902 56	608 96	582 23	596 93	294 68		4,289 51
Smith's Falls			31 18	66 06	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27		441 66
Total, canal Rideau			792 28	1,039 30	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46		6,145 21
Canal Saint-Pierre.											
Saint-Pierre	3 79	60 17	275 37	170 40	203 26	203 18	262 93	301 75	217 51	43 65	1,742 01
Canaux de la vallée de la Trent.											
Burleigh				18 00	12 00	16 75	8 00				54 75
Bobcaygeon			26 53	50 73	66 82	63 34	78 76	66 79	11 12		364 09
Buckhorn					8 50	13 50			10 00		32 00
Fenelon Falls		0 25	0 75	2 39	0 50	8 60	10 35	7 35	5 41		35 60
Hastings			4 46	1 50	4 50	4 20	1 50	11 75	1 00		28 91
Peterborough		10 36	19 32	37 72	32 64	26 51	24 84	27 73	14 47		193 59
Total, canaux de la vallée de la Trent		10 61	51 06	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		708 94
Canal Murray.											
Brighton			106 64	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34		707 03
Grand total	3 79	18,493 43	45,798 53	45,221 02	52,142 51	47,910 54	47,986 52	41,244 10	31,617 79	92 15	330,510 38

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 27 février 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	1,139	84,941	75,480	78,564	2,356	929	....	5,277	93,156	169,711	170,992	340,703	4,041 47
do à voiles	996	49,851	35,581	80,036	3,666	....	269	7,553	98,162	137,440	137,678	275,118	5,530 18
Total, du Canada	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	929	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Navires américains, à vapeur	436	....	18	3,096	1,184	191,099	184,658	2,521	18,830	196,716	204,690	401,406	6,024 17
do à voiles	312	241	....	2,322	664	49,610	42,250	1,824	8,331	53,997	51,245	105,242	2,358 68
Total, Etats-Unis	748	241	18	5,418	1,848	240,709	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Grand total, canal Welland	2,883	135,033	111,079	164,018	7,870	241,638	227,177	17,175	218,479	557,864	564,605	1,122,469	17,954 50
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,849	380,486	329,688	15,694	56	....	67	581	5,395	396,761	335,206	731,967	4,184 96
do à voiles	5,473	520,851	316,317	29,375	779	....	15	119	59,145	550,345	376,256	926,601	10,118 61
Total, du Canada	9,322	901,337	646,005	45,069	835	....	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Navires américains, à vapeur	483	645	549	1,416	123	6,650	6,921	90	3,623	8,801	11,216	20,017	140 35
do à voiles	693	753	10,974	4,010	6,549	1,059	899	34,981	3,637	40,803	22,059	62,862	453 25
Total, Etats-Unis	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,709	7,820	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Grand total, canaux du Saint-Laurent	10,498	902,735	657,528	50,495	7,507	7,709	7,902	35,771	71,800	996,710	744,737	1,741,447	14,897 17

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	438	35,719	40,878	63					1,062	35,782	41,940	77,722	234 57
" " à voiles	662	6,858	6,948	11,825					31,145	18,683	38,093	56,776	930 23
Total, du Canada	1,100	42,577	47,826	11,888					32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Navires américains, à vapeur	27	39	99	2					1,833	41	1,932	1,973	25 93
" " à voiles	981	2,044	1,918	26,228	4,197				60,889	28,272	67,004	95,276	1,216 06
Total, américains	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197				62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Grand total, canal Chambly	2,108	44,660	49,843	38,118	4,197				94,929	82,778	148,969	231,747	2,406 79
Canal Murray.													
Navires canadiens, à vapeur	715	42,259	31,739	7,051				131	7,108	49,441	38,847	88,288	202 44
" " à voiles	135	1,998	4,533	4,499	2			342	1,503	6,839	6,038	12,877	39 76
Total, du Canada	850	44,257	36,272	11,550	2			473	8,611	56,280	44,885	101,165	242 20
Navires américains, à vapeur	2			49					36	49	36	85	0 50
" " à voiles	13	7	6	149				5	87	161	93	254	3 28
Total, américains	15	7	6	198				5	123	210	129	339	3 78
Grand total, canal Murray	865	44,264	36,278	11,748	2			478	8,734	56,490	45,014	101,504	245 98
Canaux de l'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur	1,145	56,482	114,823		2,143					56,482	116,966	173,448	698 14
" " à voiles	1,389	9,856	164,540		23,907					9,856	188,447	198,303	2,897 98
Total, du Canada	2,534	66,338	279,363		26,050					66,338	305,413	371,751	3,596 12
Navires américains, à vapeur	4	187	44							187	44	231	2 37
" " à voiles	291	4,118		183	23,680			276		4,577	23,680	28,257	663 99
Total, américains	295	4,305	44	183	23,680			276		4,764	23,724	28,488	666 36
Grand total, canal d'Ottawa	2,829	70,643	279,407	183	49,730			276		71,102	329,137	400,239	4,262 48
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur	1,151	30,362	31,659	129						30,491	31,659	62,150	591 52
" " à voiles	965	31,871	38,621	2,242						34,113	38,621	72,734	1,009 32
Total, du Canada	2,116	62,233	70,280	2,371						64,604	70,280	134,884	1,600 84

N° (A) 22.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Rideau—*Suite.*													$ cts.
Navires américains, à vapeur	58	443	520	94	....	....	....	....	....	537	520	1,057	17 51
" " à voiles	64	1,913	2,217	607	....	....	....	....	....	2,520	2,217	4,737	58 54
Total, américains	122	2,356	2,737	701	....	....	....	....	....	3,057	2,737	5,794	76 05
Grand total, canal Rideau	2,238	64,589	73,017	3,072	....	....	....	....	....	67,661	73,017	140,678	1,676 89
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	44	4,398	6,056	....	....	....	....	....	....	4,398	6,056	10,454	209 08
" " à voiles	1,250	31,208	29,323	....	....	....	....	....	....	31,208	29,323	60,531	1,210 62
Grand total, canal Saint-Pierre	1,294	35,606	35,379	....	....	....	....	....	....	35,606	35,379	70,985	1,419 70
Canaux de la vallée de la Trent.													
Navires canadiens, à vapeur	739	12,738	11,681	....	....	....	....	....	....	12,738	11,681	24,419	202 00
" " à voiles	565	14,249	13,132	....	....	....	....	....	....	14,249	13,132	27,381	144 10
Total, du Canada	1,304	26,987	24,813	....	....	....	....	....	....	26,987	24,813	51,800	346 10
Grand total, can. de la vallée de la Trent	1,304	26,987	24,813	....	....	....	....	....	....	26,987	24,813	51,800	346 10

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													$ cts.
A vapeur et à voiles.													
Welland	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	929	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Saint-Laurent	9,322	901,337	646,005	45,069	835	......	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Chambly	1,100	42,577	47,826	11,888	......	......	......	......	32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Murray	850	44,257	36,272	11,550	2	......	......	473	8,611	56,280	44,885	101,165	242 20
Ottawa	2,534	66,338	279,363	......	26,050	......	......	......	......	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Rideau	2,116	62,233	70,280	2,371	......	......	......	......	......	64,604	70,280	134,884	1,600 84
Saint-Pierre	1,294	35,606	35,379	......	......	......	......	......	......	35,606	35,379	70,985	1,419 70
Canaux de la vallée de la Trent	1,304	26,987	24,813	......	......	......	......	......	......	26,987	24,813	51,800	346 10
Total, canadiens	20,655	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	32,244 98
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	748	241	18	5,418	1,848	240,709	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Saint-Laurent	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,709	7,820	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Chambly	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	......	......	......	62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
Murray	15	7	6	198	......	......	......	5	123	210	129	339	3 78
Ottawa	295	4,305	44	183	23,680	......	......	276	......	4,764	23,724	28,488	666 36
Rideau	122	2,356	2,737	701	......	......	......	......	......	3,057	2,737	5,794	76 05
Total, américains	3,364	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	10,964 63
Grand total des navires canadiens et américains	24,019	1,324,517	1,267,344	267,634	69,306	249,347	235,079	53,700	393,942	1,895,198	1,965,671	3,860,869	43,209 61

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1889 et 1890, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1889.												$ cts.
Canal Welland	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	57,954 97
Canal Chambly	8,975	3,582	83,164	....	....	2	....	124,558	92,139	128,142	220,281	20,708 12
Canal Rideau	76,665	24,117	12,354	....	....	....	....	....	89,009	24,117	113,126	6,981 13
Canaux de l'Ottawa	443	516,784	....	177,416	....	....	128	....	571	694,200	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre	23,180	32,263	....	....	....	....	....	....	23,180	32,263	55,443	2,919 67
Canaux de la vallée de la Trent	24,966	164	....	....	....	....	....	....	24,966	164	25,130	492 28
1890.												
Canal Welland	30,274	56,535	35,959	10,283	215,698	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	1,016,165	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	853,853	60,720 30
Canal Chambly	8,224	4,118	85,113	6,085	....	....	....	98,867	93,337	109,070	202,407	18,171 00
Canal Rideau	81,219	26,289	6,066	....	....	....	....	....	87,285	26,289	113,574	6,145 21
Canaux de l'Ottawa	527	537,253	8	113,567	....	....	....	....	535	650,820	651,355	48,226 36
Canal Saint-Pierre	5,889	26,342	....	....	....	....	....	....	5,889	26,342	32,231	1,742 01
Canaux de la vallée de la Trent	22,297	2,382	....	....	....	....	....	....	22,297	2,382	24,679	708 94
Canal Murray	4,606	7,896	6,190	....	....	....	....	91	10,798	7,985	18,783	707 03

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1890.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT LAURENT.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	31	248	29	232	13	104	5	40
10	12	120	14	140	6	60	2	20
15	10	150	8	120	4	60	1	15
20	11	220	10	200	7	140	2	40
25	15	375	4	100	3	75	...	...
30	19	570	4	120	1	30	1	30
35	17	595	4	140	4	140	1	35
40	11	440	25	1,000	3	120	2	80
45	6	270	6	270	3	135	...	...
50	6	300	14	700	2	100	...	...
55	2	110	2	110	...	...	...	...
60	3	180	5	300	...	...	...	...
65	2	130	5	325	...	...	2	130
70	2	140	5	350	...	...	...	...
75	2	150	7	525	...	...	2	150
80	2	160	9	720	...	...	2	160
85	4	350	9	765	...	...	9	765
90	3	270	10	900	...	...	16	1,440
95	4	380	15	1,445	...	...	48	4,560
100	1	100	41	4,100	1	100	64	6,400
105	6	630	18	1,890	...	...	19	1,995
110	2	220	10	1,100	4	440	15	1,650
115	1	115	9	1,035	...	...	8	920
120	1	120	8	960	...	...	4	480
125	3	375	11	1,375	...	...	2	250
130	2	260	6	780	...	...	4	520
135	1	135	8	1,080	...	...	...	...
140	...	...	6	840	...	...	...	...
145	3	435	10	1,450	...	...	...	...
150	1	150	27	4,050	...	...	...	...
155	3	465	32	4,960	...	...	...	...
160	3	480	17	2,720	...	...	2	320
165	1	165	10	1,650	...	...	...	...
170	...	...	6	1,020	...	...	...	...
175	3	875	7	1,235	...	...	...	...
180	...	...	2	360	...	...	1	180
185	...	...	9	1,665	...	...	...	...
190	...	...	2	380	...	...	...	...
195	1	195	7	1,365	...	...	1	195
200	1	200	5	1,000	...	...	...	...
205	...	...	1	205	...	...	...	...
210	1	210	2	420	...	...	...	...
215	1	215	...	...	...	...	...	...
220	1	220	1	220	...	...	...	...
225	...	...	3	675	...	...	...	...
230	...	...	3	690	...	...	1	230
235	1	235	1	235	...	...	...	...
240	...	...	2	480	...	...	...	...
245	...	...	2	490	...	...	2	490
250	...	...	...	...	...	...	...	...
255	...	...	2	510	...	...	1	255
260	1	260	3	780	...	...	2	520
265	1	265	2	530	...	...	3	795
270	2	540	3	810	...	...	1	270
275	...	...	4	1,100	...	...	4	1,500
280	1	280	...	...	...	...	3	840
285	...	...	5	1,425	...	...	7	1,995

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
290	1	290	2	580			3	870
295			1	295			1	295
300	1	300	3	900			5	1,500
305	3	915	9	2,745			3	915
310	1	310	3	930			1	310
315			3	945			6	1,890
320	1	320	8	2,560			1	320
325	1	325	7	2,275			3	975
330	2	660	6	1,980				
335			5	1,675	1	335	1	335
340			4	1,360			1	340
345	1	345	1	345				
350			3	1,050	1	350	1	350
355			1	355	1	355	2	710
360	1	360	3	1,080				
365			4	1,460				
370			1	370				
375			3	1,125				
380								
385	2	770	1	385				
390	1	390						
395	1	395						
400							1	400
405	1	405						
410	2	820	1	410				
415			1	415				
420								
425					1	425		
430	1	430						
435			2	870			2	870
440	2	880	1	440				
445			1	445			2	890
450			1	450				
455	1	455	2	910				
460			1	460				
465			1	465			1	465
470					1	470	1	470
475			1	475			1	475
480							1	480
485	1	485	1	485			1	485
490					1	490		
495								
500	1	500	1	500			1	500
505					1	505		
510	3	1,530						
515			1	515			1	515
520			2	1,040			1	520
525							1	525
530	1	530						
535								
540	1	540	1	540	1	540	1	540
545			1	545	1	545		
550								
555								
560								
565								
570			1	570			1	570

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 23.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
575	1	575	....	....	....	....	....	....
580	2	1,160	....	....	....	....	....	....
585	....	....	2	1,170	....	....	1	585
590	1	590	....	....	....	....	....	....
595	1	595	....	....	1	595	....	....
600	1	600	....	....	....	....	2	1,200
605	....	....	....	....	....	....	....	....
610	....	....	....	....	....	....	1	610
615	1	615	....	....	2	1,230	....	....
620	....	....	....	....	....	....	....	....
625	....	....	....	....	....	....	....	....
628	....	....	1	628	....	....	....	....
640	....	....	....	....	....	....	1	640
655	....	....	....	....	2	1,310	....	....
660	1	660	....	....	....	....	....	....
675	1	675	....	....	....	....	....	....
690	2	1,380	....	....	....	....	....	....
715	1	715	....	....	....	....	1	715
743	1	743	....	....	1	743	1	743
769	2	1,538	....	....	....	....	....	....
836	1	836	....	....	1	836	....	....
915	....	....	....	....	2	1,830	1	915
929	2	1,858	....	....	....	....	....	....
945	....	....	....	....	4	3,780	....	....
1,001	....	....	1	1,001	....	....	....	....
1,024	....	....	....	....	4	4,096	....	....
1,035	....	....	....	....	2	2,070	....	....
1,037	....	....	....	....	2	2,074	....	....
1,041	....	....	1	1,041	....	....	....	....
1,105	....	....	1	1,105	....	....	....	....
1,160	1	1,160	....	....	....	....	....	....
1,172	1	1,172	....	....	1	1,172	....	....
1,203	....	....	....	....	1	1,203	....	....
1,425	....	....	....	....	1	1,425	....	....
1,441	....	....	....	....	1	1,441	....	....
1,555	....	....	....	....	5	7,775	....	....
2,005	....	....	....	....	1	2,005	....	....
Total....	254	39,130	564	88,942	91	39,104	289	48,193

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	45	360	96	768	12	96	5	40
10	16	160	26	260	3	30	1	10
15	11	165	7	105	3	45	1	15
20	4	80	2	40	1	20	....	....
25	7	175	7	175	1	25	1	25
30	3	90	3	90	....	....	....	....
35	6	210	8	280	2	70	....	....
40	1	40	4	160	....	....	....	....
45	1	45	2	90	....	....	....	....
50	3	150	6	300	....	....	....	....
55	3	165	4	220	....	....	....	....
60	3	180	5	300	....	....	....	....
65	2	130	3	195	....	....	1	65

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 23.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
70	1	70	5	350	....	....	....	....
75	2	150	7	525	....	....	4	300
80	....	....	7	560	....	....	4	320
85	2	170	10	850	....	....	18	1,530
90	1	90	14	1,260	....	....	25	2,050
95	3	285	28	2,660	....	....	111	10,545
100	1	100	25	2,500	....	....	116	11,600
105	1	105	19	1,995	....	....	50	5,250
110	....	....	8	880	....	....	26	2,860
115	1	115	14	1,610	....	....	16	1,840
120	1	120	5	600	....	....	11	1,320
125	1	125	12	1,500	....	....	2	250
130	....	....	6	780	....	....	2	260
135	1	135	6	810	....	....	....	....
140	....	....	10	1,400	....	....	....	....
145	1	145	12	1,740	....	....	....	....
150	....	....	23	3,450	....	....	....	....
155	1	155	39	5,545	....	....	....	....
160	....	....	9	1,440	....	....	....	....
165	1	165	10	1,650	....	....	1	165
170	....	....	4	680	....	....	....	....
175	....	....	2	350	....	....	....	....
180	....	....	1	180	....	....	....	....
185	2	370	5	925	....	....	....	....
190	1	190	....	....	....	....	....	....
195	....	....	1	195	....	....	....	....
200	....	....	....	....	....	....	....	....
205	....	....	3	615	....	....	....	....
210	....	....	....	....	....	....	....	....
215	1	215	....	....	....	....	....	....
220	....	....	....	....	....	....	....	....
225	....	....	....	....	....	....	....	....
230	1	230	1	230	....	....	....	....
235	....	....	....	....	....	....	....	....
240	....	....	1	240	....	....	....	....
245	....	....	1	245	....	....	....	....
250	....	....	....	....	....	....	....	....
255	....	....	....	....	....	....	....	....
260	....	....	....	....	....	....	....	....
265	....	....	1	265	....	....	....	....
270	....	....	....	....	....	....	....	....
275	....	....	....	....	....	....	....	....
325	1	325	....	....	....	....	....	....
335	1	335	....	....	....	....	....	....
345	1	345	....	....	1	345	....	....
397	2	794	....	....	....	....	....	....
Total.....	133	6,684	462	39,013	23	631	395	38,445

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 24.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1890.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

Canadiens.								États-Unis.							
Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,172 ton'x..	55	28,172	1	250 à 1,105 ton'x..	113	42,050	1	250 à 2,005 ton'x..	40	37,600	1	250 à 915 ton'x....	73	27,098
2	200 à 249 " ..	5	1,080	2	200 à 249 " ..	20	4,415	2	200 à 249 " ..	.....	....	2	200 à 249 " ...	3	720
3	150 à 199 " ..	12	2,330	3	150 à 199 " ..	119	19,405	3	150 à 199 " ..	.....	....	3	150 à 199 " ...	4	695
4	100 à 149 " ..	20	2,390	4	100 à 149 " ..	127	14,610	4	100 à 149 " ..	5	540	4	100 à 149 "	116	12,215
5	50 à 99 " ..	30	2,170	5	50 à 99 " ..	81	6,140	5	50 à 99 " ..	2	100	5	50 à 99 "	79	2,645
6	Au-d. 50 " ..	132	2,988	6	Au-d. 50 " ..	104	2,322	6	Au-d. 50 " ..	44	864	6	Au-d. 50 " ...	14	260
	Total........	254	39,130		Total......	564	88,942		Total.........	91	39,104		Total...	289	48,193
	RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.														
1	250 à 397 ton'x....	5	1,799	1	250 à 265 tonneaux	1	265	1	250 à 345 ton'x....	1	345	1	250 à 300 ton'x...	.....	....
2	200 à 249 "	2	445	2	200 à 249 " .	6	1,330	2	200 à 249 "	.....	....	2	200 à 249 "	.....	....
3	150 à 199 "	5	880	3	150 à 199 " .	94	14,415	2	150 à 199 "	.....	....	3	150 à 199 " ...	1	165
4	100 à 149 "	7	845	4	100 à 149 " .	117	13,815	4	100 à 149 "	.....	....	4	100 à 149 "	223	23,380
5	50 à 99 "	20	1,390	5	50 à 99 " .	89	7,220	5	50 à 99 "	.....	....	5	50 à 99 "	163	14,810
6	Au-d. 50 " ...	94	1,325	6	Au-d. 50 " .	155	1,968	6	Au-d. 50 "	22	286	6	Au-d. 50 "	8	90
	Total..........	133	6,684		Total.........	462	39,013		Total.........	23	631		Total....	395	38,445

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottava, 30 septembre 1891.

N° 25.—Tarif des péages sur les
CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY
(A. C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur........par tonne	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Navires à voiles et autres do	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus..	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
" au-dessous de 21 ans, chac.	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydrauliq.								
Argile, chaux et sable								
Soufre								
Maïs..........................								
Fleur de farine....................								
Fer, chemin de fer............								
" en gueuse....................								
" tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888)......								
Plâtre, gypse......................	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement...........								
Produits agricoles, légumes, non énumérés								
Produits agricoles, animaux, non énumérés								
Pierre, pour la taille..............								
Blé.............................								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1890–91.

(CANAL DE LA VALLÉE DE TRENT, A.C., 25 JUILLET 1888.)

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	Whitlaw's à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélévés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0.00$\frac{3}{16}$ 0.00$\frac{1}{4}$	0.00$\frac{3}{16}$ 0.00$\frac{1}{4}$	0.00$\frac{3}{16}$ 0.00$\frac{1}{4}$	0.00$\frac{3}{16}$ 0.00$\frac{1}{4}$	0.00$\frac{3}{4}$ 0.01	0.00$\frac{3}{16}$ 0.00$\frac{1}{4}$
0.01 0.00$\frac{1}{2}$	0 01 0.00$\frac{1}{2}$	0.01 0.00$\frac{1}{2}$	0 01 0.00$\frac{1}{2}$	0.04 0.02	0.01 0.00$\frac{1}{2}$
0.01	.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.03	0.03	0.03	0.03	0.12	0.03

N° 25.—TARIF des péages sur les
CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est a tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chacun	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes pour bâtiments, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
" " en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, pot. de télég., par tonne de 40 pds cubes, sur nav., ch.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, pot. de télég., par tonne de 40 pds cubes, en rad., ch.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Traverses de ch. de fer, sur vav., ch.	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
" " en rad., ch.	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
" pipes, par M.	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
" des Ant., p. M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
" saloirs, sciés ou coupés par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C. du 28 oct. 1882)	0 15	0 05	....	0 05	vers	l'ouest.	....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	....	....	....	....	....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	Whitlaw's à Hastings.
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0·01	0·01	0·01	0·01	0·04	0·01
0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·01	0·00¼
0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·01	0·00¼
0·13	0·13	0·13	0·13	0·52	0·13
0·03	0·03	0·03	0·03	0·10	0·03
0·04	0·04	0·04	0·04	0·14	0·04
0·02	0·02	0·02	0·02	0·08	0·02
0·02	0·02	0·02	0·02	0·08	0·02
0·01	0·01	0·01	0·01	0·04	0·01
0·00⅛	0·00⅛	0·00⅛	0·00⅛	0·00½	0·00⅛
0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·00¼	0·01	0·00¼
0·03	0·03	0·03	0·03	0·10	0·03
0.04	0·04	0·04	0·04	0·14	0·04
0·07	0·07	0·07	0·07	0·28	0·07
0·14	0·14	0·14	0·14	0·56	0·14
0·04	0·04	0·04	0·04	0·16	0·04
0·00¾	0·00¾	0·0¾	0·00¾	0·03	0·00¾
0·03	0·03	0·03	0·03	0·12	0·03
0·05	0·05	0·05	0·05	0·20	0·05
0·00¾	0·00¾	0·00¾	0·00¾	0·03	0·00¾
0·02	0·02	0·02	0·02	0·08	0·02
0·10	0·10	0·10	0·10	0·40	0·10
0·05½	0·05½	0·05½	0·05½	0·22	0·05½
0·00½	0·00½	0·00½	0·00½	0·02	0·00½
0·05	0·05	0·05	0·05	0·20	0·05
0 20	0·20	0·20	0·20	0·80	0·20
En franchise.	En franchise	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0·01	0·01	0·01	0·01	0·04	0·01
0·03½	0·03½	0·03½	0·03½	0·14	0·03½
0·00¾	0·00¾	0·00¾	0·00¾	0·03	0·00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. **76.**—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

——	Tonneaux.	——	Tonneaux.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds	....	Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces	....	Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 3 do	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorces, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Brique, commune, 1,000	2	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do Indes occidentales, 1 mille	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloir, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon, 1	⅞
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cub.	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. **77.** Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux :—

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens.	½
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	⅝
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	⅜
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	⅛
10. De Dunnville à Maitland	¼
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅝
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	⅛
17. Seulement par la tranchée de Port-Robinson	⅛

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. **78.** La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. **79.** Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	⅓
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean, paieront	⅔

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b*.) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie nº 4.

(*c*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal.—Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu.—Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal.—Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **90.** Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

			Cents.
Blé et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	do	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do	5
Cassonade	do	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	do	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	do	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	do	par tonneau	24
Fer, en saumon	do	do	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc	do	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	do	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 47 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir :—

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(*b*) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95.** Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. **96.** Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97.** Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98.** Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99.**—*Droits de tonnage.*

	Par ton. de registre.
Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½ do

Art. **100.**—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leurs contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101.** (*a*) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(*b*) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(*c*) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(*d*) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102**.—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls	feront	1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9	do	1 do
Poissons, viandes, poix, goudron	7	do	1 do
Chevaux	2	à 1 tonn.	
Bêtes à cornes	3	do	
Moutons	15	do	
Cochons	10	do	

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103**. Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse nº 3 et l'écluse nº 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104**. *(a)* Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105**. Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison		$ 8 00
do	do	barges	do	4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur	do	50 00
do	à d'autres stations,	do	do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. **106**. *(a)* Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent ;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, maïs, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence ordonner, de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal.

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que l'avoine destinée à l'exportation, sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiée dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le percepteur des péages sur le canal Welland continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 1er jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Welland et de l'écluse de Sainte-Anne, seront continués, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, " et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou ⅓ du péage pour le canal Rideau.
De Perth à Kingston, 2 sections, ou ⅔ du péage pour le canal Rideau.
De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou ⅔ du péage pour le canal Rideau.
De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.
Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins........	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinés à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé) JOHN J. McGEE.

Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 25 mars 1891, autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles y dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison allégée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé) JOHN J. McGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions des arrêtés du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE *du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.*

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés recommande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1er décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé.) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village ;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé.) JOHN J. McGEE
Greffier, Conseil privé.

LOYERS DE CHUTES D'EAU.

ANNEXE

Dt. N° 26.—Loyers de chutes d'eau, etc—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 13 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
280 95	187 30	468 25	1	Canal Welland....	Wood et Green	R. Laurie..............
1,080 00	240 00	1,320 00	2	do ...	S. Neelan......	R. et J. Laurie..........
90 00	20 00	110 00	3	do	do	do ....
....	176 00	176 00	4	do	....	A. Muir....... ....
1,050 00	... .	1,050 00	5	do	Andrews et Fils.........	Donaldson, Andrews et Ross.. . ...
1,270 50	....	1,270 50	6	do	....	do ....
200 00	100 00	300 00	7	do	....	Wm. Hutchison........
910 00	260 00	1,170 00	8	do .. .	Tuttle, Date et Rodden..	J. L. Ranney.... .....
375 00	150 00	525 00	9	do	S. Neelan....	C. Phelps.... ....
100 00	40 00	140 00	10	do	Norris et Neelan	do ....
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes....	R. Collier...............
280 00	140 00	420 00	12	do	J. B. Smith.......... .	Thos. Towers..... ....
250 00	500 00	750 00	13	do	. ...	Cie de chutes d'eau de Sainte-Catherine.. ....
. ...	20 00	20 00	14	do ...	....	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland....
750 00	75 00	825 00	15	do	....	J. C. et J. Gillespie.....
35 00	....	35 00	16	do	....	Cie des chars urbains de Sainte-Catherine.... ...
100 50	....	100 50	17	do	....	John F. Rees...........
....	75 00	75 00	18	do	.. . .	Cie manufacturière de Whitman et Barnes...
10 00	10 00	20 00	19	do	....	H. Jarvis...... ... .
540 00	216 00	756 00	20	do	McLeary et McLean	Wm. Beatty.. ... .
240 00	240 00	480 00	21	do	Fil. de coton de Lybster.	Gordon et McKay.......
120 00	240 00	360 00	22	do	....	John Riordon..........
100 00	200 00	300 00	23	do ...	... .	do ....
200 00	400 00	600 00	24	do	Fil. de coton de Merritton	King et Dolan.... . ..
400 00	400 00	800 00	25	do	....	Corporation du village de Merritton.............
150 00	60 00	210 00	26	do ...	....	James Wilson..........
100 00	50 00	150 00	27	do	....	Fil. de coton de Lybster.
31 80	63 60	95 40	28	do	Filature de coton et de lainages de Thorold ...	Wm. Beatty........ . .
50 00	50 00	100 00	29	do	John McDonagh........	W. H. Ward. ....
580 00	146 00	726 00	30	do	do	do ....
2 00	1 00	3 00	31	do	....	Cie ch. fer Central de Ste-Catherine et Niagara....
50 00	....	50 00	32	do	....	John Battle...........
160 00	80 00	240 00	33	do	....	do ....
111 00	222 00	333 00	34	do	Howland, Jones et Cie..	P. Howland............
65 00	130 00	195 00	35	do	James Norris............	Brown et Ross.........
40 00	80 00	120 00	36	do	Arch. Dobbie...........	Cie de prêt du c. Welland.
55 00	110 00	165 00	37	do	C. J. Jones.............	McPherson et Wier.....
....	5 00	5 00	38	do	....	Corporation de Thorold.
60 00	120 00	180 00	39	do	J. Davey, jeune.........	John Battle...........
. .. .	183 50	183 50	40	do	....	....
5,007 46	....	5,007 46	41	do	....	Wright et Duncan......
60 00	20 00	80 00	42	do	....	P. H. Musson ....
940 00	. ...	940 00	43	do	J. et J. Abbey..........	McFarland et Lemon....
86 00	86 00	172 00	44	do	....	John Hill ....
710 00	....	710 00	45	do	S. Neelon...............	Cie bas. rad., Pt-Robins'n

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890-91. Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à moudre, déversoir nº 1, Port-Dalhousie..	1	30 juin 1891	....	93 65	374 60	468 25
Lot de moulin do do ..	2	30 do 1891	....	....	1,320 00	1,320 00
Lot près du do do ..	3	30 do 1891	....	....	110 00	110 00
Bassins près du do do ..	4	30 do 1891	....	88 00	88 00	176 00
Bassin de radoub, partie de l'écluse nº 1 do ..	5	1er jan. 1882	....	....	1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir nº 1 do ..	6	1er jan. 1882	....	....	1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do ..	7	30 juin 1891	....	....	300 00	300 00
Moulin Union, près écluse nº 2, Sainte-Catherine.	8	30 do 1891	....	....	1,170 00	1,170 00
Moulin Rouge des Marchands do ..	9	30 do 1891	....	450 00	75 00	525 00
Quai à l'écluse nº 4 do ..	10	30 do 1891	....	....	140 00	140 00
Scierie à l'écluse nº 5 do ..	11	30 do 1891	....	167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse nº 10 do ..	12	30 do 1891	....	....	420 00	420 00
Pouvoir d'eau, des écluses nº 3 à 11 do ..	13	30 do 1891	....	500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse nº 4 do ..	14	1er jan. 1892	....	20 00	....	20 00
Lot près de l'écluse nº 5 do ..	15	1er oct. 1891	....	....	825 00	825 00
Privilège d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine	16	1er do 1886	....	....	35 00	35 00
16¾ acres du lot 11, con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine	17	1er mars 1885	....	....	100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse nº 6, Ste-Catherine.	18	1er oct. 1891	....	75 00	....	75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour voilerie, Sainte-Catherine........	19	1er juill. 1892	....	10 00	10 00	20 00
Scierie à l'écluse nº 20, Merritton........	20	30 juin 1801	....	....	756 00	756 00
Fil. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton.....	21	30 do 1891	....	....	480 00	480 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21 do ...	22	30 do 1891	....	240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do ...	23	30 do 1891	....	200 00	100 00	300 00
Approvis. d'eau aux filatures do	24	30 do 1891	....	400 00	200 00	600 00
Lot entre l'écluse nº 25 et les portes de prise-d'eau, Merritton........	25	30 do 1891	....	....	800 00	800 00
Approvis. d'eau à Merritton........	26	30 do 1891	....	120 00	90 00	210 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Merritton........	27	1er fév. 1892	....	....	150 00	150 00
Tannerie à l'écluse nº 22, Thorold	28	30 juin 1891	....	63 60	31 80	95 40
Fabrique do 23 do	29	30 do 1891	....	....	100 00	100 00
Scierie do 23 do	30	30 do 1892	....	....	726 00	726 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merritton	31	1er oct. 1891	....	....	3 00	3 00
Quai et droit de passage au delà du coursier à l'écluse nº 25, Thorold........	32	....	50 00	....	....	50 00
Moulins à plâtre à l'écluse nº 25, Thorold.	33	30 juin 1891	....	....	240 00	240 00
Moulins à moudre do 25 do	34	30 do 1891	....	111 00	222 00	333 00
Moulin des marchands, écluse nº 23, Thorold.....	35	30 do 1891	....	130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22 do	36	30 do 1891	....	....	120 00	120 00
do do 23 do	37	30 do 1891	....	....	165 00	165 00
Partie du lot 17, près de l'écluse nº 24, Thorold ...	38	1er oct. 1891	....	....	5 00	5 00
Lot de grève, Thorold........	39	30 juin 1891	....	....	180 00	180 00
Maison d'écluse, Merritton........	40	30 do 1891	....	183 50	....	183 50
Moulin à moudre, Allanburg........	41	1er jan. 1882	....	....	5,007 46	5,007 46
Entrepôt do	42	1er avril 1891	....	....	80 00	80 00
Scierie, Port-Robinson	43	— fév. 1876	....	....	940 00	940 00
Moulin à moudre, Port-Robinson........	44	30 juin 1891	....	43 00	129 00	172 00
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson..	45	30 do 1891	....	....	710 00	710 00

ANNEXE

Dt. N° 26.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 30 juillet 1890.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
141 15	....	141 15	46	Canal Welland....	Henderson Frères........	Eli Mead.............
151 30	....	151 30	47	do	do	A. Sherwood..........
300 00	....	300 00	48	do	do	Henderson Frères. ...
40 00	....	40 00	49	do	....	F. O. White............
....	1 00	1 00	50	do	....	Ch. de fer Grand-Tronc.
....	1 00	1 00	51	do	....	Corporation du comté de Welland ....
90 00	45 00	135 00	52	do	....	Phelp, Frères ....
80 00	20 00	100 00	53	do	....	James Bridges..........
4 00	1 00	5 00	54	do	....	H. A. Rose. ....
....	120 00	120 00	55	do	....	C. J. Page et Cie. .....
....	120 00	120 00	56	do	....	Corporation de la ville de Welland...........
....	5 00	5 00	57	do	....	Coleb Swayze.........
12 50	25 00	37 50	58	do	L. G. Carter	A. K. Schofield........
....	20 00	20 00	59	do	....	Cie de ch. de fer Welland
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin.........	John Gordon.... .....
....	1 00	1 00	61	do	....	Corporation de Port-Colborne ....
....	24 00	24 00	62	do	....	L. McGlashan.... .....
719 86	160 00	879 86	63	do	Edward Lee..........	John Graybiel..........
50 00	10 00	60 00	64	do	....	Alex. Lattimore........
986 97	143 00	1,129 97	65	do	A. McDonald...........	Wm. Melanby..........
570 00	180 00	750 00	66	do ...	R. Chambers............	H. et N. Davis..........
613 94	130 00	743 94	67	do	S. et J. Haney	S. Darling...............
315 61	80 00	395 61	68	do	S. Walthe et Cie........	L. J. Weatherly........
809 72	113 00	922 72	69	do	S. et J. Haney..........	Brown et Merritt........
230 00	153 34	383 34	70	do	Wm. Schofield..	L. Brocklebank.........
1,051 50	208 00	1,259 50	71	do	M. A. Smith............	Chisholm et Miner......
70 00	....	70 00	72	do	....	John Taylor.............
60 00	....	60 00	73	do	....	Geo. Wallace........ ....
230 00	115 00	345 00	74	do	....	Rolston et Haskins......
....	360 00	360 00	75	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore........
23,346 92	7,324 40	30,671 32	..			
....	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg..........	....	Wm. Gibson............
4,800 00	160 00	4,960 00	2	do ..	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg	Benson et Aspden. .....
1,492 62	210 00	1,702 62	3	do ..	P. O'Keef....	P. Carmen...............
45 00	5 00	50 00	4	do ..	....	J. C. Irvine............
....	12 00	12 00	5	do ..	....	W. T. Benson..........
....	5 00	5 00	6	do ..	E. E. Gilbert....	Wm. Clegg..............
....	5 00	5 00	7	do ..	....	John Reid ....
70 00	140 00	210 00	8	do ..	....	M. F. Beach ....
70 00	140 00	210 00	9	do ..	Cameron et McInnis....	J. Molson, jeune... ....
80 00	20 00	100 00	10	do ..	....	W. M. Doran... .....
24 00	24 00	48 00	11	do ..	....	J. H. Ross ....
35 00	70 00	105 00	12	do ..	....	Municipalité d'Iroquois..
....	1 00	1 00	13	do ..	....	Commissaires d'école ..
10 00	10 00	20 00	14	do ..	....	Sydney Shaver..........
....	70 00	70 00	15	do ..	....	Corporation du village de Morrisburg....... .
6,626 62	1,118 00	7,744 62	..			

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890-91—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot de quai, Welland	46	31 déc. 1866			141 15	141 15
do	47	31 do 1866			151 30	151 30
do	48	30 juin 1878			300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland	49	1er avril 1848			40 00	40 00
Approvis. d'eau par un tuyau de 10 pcs., Welland	50	1er déc. 1892			1 00	1 00
do pour le palais de justice do	51	30 juin 1891			1 00	1 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc, Welland	52	1er janv. '92		45 00	90 00	135 00
Lot sur la rue Main, ouest, Welland	53	1er août 1890			100 00	100 00
Lot à bâtir, Welland	54	1er mars '91			5 00	5 00
Chute d'eau pour la ville de Welland	55	1er oct. 1891		120 00		120 00
Chute d'eau p. la maison de pompes, etc., Welland	56	1er jan. 1892		80 00	40 00	120 00
Lot pour bâtir, Welland	57	1er juillet '92		5 00		5 00
Lot de quai, Port-Colborne	58	30 juin 1891			37 50	37 50
Lot pour élévateur, Port-Colborne	59	1er jan. 1891		20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne	60	30 juin 1891		37 50		37 50
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du ch. de fer Grand-Tronc, Port-Colborne	61	1er nov. 1892		1 00		1 00
Lots pour une fabrique au village de Petersburg	62	1er mars 1892		24 00		24 00
Moulin à farine, Marshville	63	30 juin 1891		497 67	382 19	879 86
Part. des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville	64	1er juill. 1892			60 00	60 00
Moulin à scier, Broad-Creek	65	30 juin 1891			1,129 97	1,129 97
do à farine et à scier, Dunnville	66	30 do 1891			750 00	750 00
do à farine do	67	30 do 1891			743 94	743 94
do à carder do	68	30 do 1891			395 61	395 61
do à plâtre do	69	30 do 1891			922 72	922 72
do à farine do	70	30 do 1891			383 34	383 34
do à scier do	71	30 do 1891			1,259 50	1,259 50
Lot de quai do	72	1er jan. 1882			70 00	70 00
Lot pour tannerie do	73	1er mars '84			60 00	60 00
Chute d'eau pour la lumière électriq., Dunnville	74	1er jan. 1892			345 00	345 00
Lot de grève, Dunnville	75	1er do 1891			360 00	360 00
			50 00	3,725 58	26,895 74	30,671 32
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal	1	30 juin 1891		123 00	123 00	246 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg	2	30 do 1891			4,960 00	4,960 00
Tannerie do	3	30 do 1891			1,702 62	1,702 62
Partie du lot 6, con. 1 do	4	1er juil. 1890			50 00	50 00
Terrains à pâturage, canal des Galops	5	1er mars 1892		12 00		12 00
do do	6	1er août 1892		5 00		5 00
Lot près du do	7	1er do 1892		5 00		5 00
Moulin à farine à l'écluse Matilda	8	30 juin 1891		140 00	70 00	210 00
do do	9	30 do 1891		140 00	70 00	210 00
Lot de quai n° 2, Pointe Iroquois	10	30 août 1891			100 00	100 00
do 1 do	11	1er déc. 1891			48 00	48 00
Lot de grève et surplus d'eau pour la pompe	12	30 juin 1891		70 00	35 00	105 00
Lot n° 4 pour école à Matilda	13	1er mai 1892			1 00	1 00
Partie du lot n° 32, con. 1, Matilda	14	1er do 1892		10 00	10 00	20 00
Lot de grève et chute d'eau pour actionner une pompe	15	1er jan. 1892		70 00		70 00
				575 00	7,169 62	7,744 62

ANNEXE

Dt. N° 26.—Loyers de chutes d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall...		Andrew Hodge
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie permanente de prêt..	A. F. Gault
	135 00	135 00	3	do		Geo. Stephen
	120 00	120 00	4	do		Fil. de coton de Stormont
	25 00	25 00	5	do		Flack, Frères
10 00		10 00	6	do		Loney et Campbell
	120 00	120 00	7	do		Fab. de papier de Toronto
10 00	5 00	15 00	8	do		do
270 00		270 00	9	do		W. D. et G. C. Wood...
60 00	20 00	80 00	10	do		Henry Harrison
247 50		247 50	11	do		J. et C. H. Wood
792 50	815 00	1,607 50				
60 00		60 00	1	Canal Beauharnois		St. Amour et Cie
100 00		100 00	2	do	N. Papineau	D. P. Pease
60 00	20 00	80 00	3	do		J. Demers et Cie
40 00	20 00	60 00	4	do		M. Julien
418 50		418 50	5	do		A. Buntin
500 00	1,000 00	1,500 00	6	do		do
20 00	20 00	40 00	7	do		do
60 00	120 00	180 00	8	do	T. et N. Bolduc	F. X. Poitras
120 00	120 00	240 00	9	do	J. Wattie	P. Poulin
1,200 00	400 00	1,600 00	10	do		Fil. de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	11	do		do
	40 00	40 00	12	do		Jas. T. Anderson
35 00	35 00	70 00	13	do		Cie de Navigation du lac Saint-François
23 00	23 00	46 00	14	do	Valleyfield Canning Co..	R. N. Walsh
69 00	23 00	92 00	15	do		Jas. Anderson
80 00	20 00	100 00	16	do	E. Dion	C. E. Wilson
120 00	40 00	160 00	17	do		O. Trempe
60 00	20 00	80 00	18	do	Jas. T. Anderson	J. Cardinal
	10 00	10 00	19	do		O. Longtin
20 00	20 00	40 00	20	do		O. P. Dennie
	15 00	15 00	21	do		Succession de A. Hodge.
	14 00	14 00	22	do		Alex. Cockburn
40 00	40 00	80 00	23	do		Robt. Steele
	30 00	30 00	24	do		Louis Leduc
20 00	20 00	40 00	25	do		E. French
32 00	8 00	40 00	26	do		S. A. Brodeur
	40 00	40 00	27	do		J. H. Wilson
45 00	15 00	60 00	28	do		Col. McPhee
20 00	10 00	30 00	29	do	F. X. Barbeau	J. Larocque
60 00	20 00	80 00	30	do		Jas. Wattie
	20 00	20 00	31	do	Succes. de Jas. McDonald	Jas. McDonald
15 00	15 00	30 00	32	do		Succ. de Jas. McDonald
105 00	105 00	210 00	33	do		Corp. de la ville, Salisbury
	105 00	105 00	34	do		Valleyfield Electric Co..
40 00	20 00	60 00	35	do		Cie de navigation du lac Saint-François
30 00	10 00	40 00	36	do		A. McPhee et Cie

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890–91—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à farine, lots 3 et 4	1	30 juin '91	....	240 00	120 00	360 00
Lot de chute d'eau n° 6, côté sud	2	30 do '91	....	150 00	75 00	225 00
do 7	3	1er janv. '91	....	135 00	....	135 00
do 6	4	1er do '91	....	120 00	....	120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon	5	1er juill. '91	....	25 00	....	25 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall	6	1er avril '91	10 00	....	....	10 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18	7	1er janv. '91	....	120 00	....	120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'écl. n° 18	8	1er avril '92	....	....	15 00	15 00
Lots de chute d'eau n°s 1 et 2, côté nord	9	30 juin '78	....	....	270 00	270 00
Lot de quai, Moulinette	10	1er mai '92	....	....	80 00	80 00
do près de l'écluse n° 20	11	30 juin '81	....	....	247 50	247 50
			10 00	790 00	807 50	1,607 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield, ancienne balance, bail n° 2618	1	1er juill. '68	....	....	60 00	60 00
Lot de quai, Saint-Timothée, Valleyfield, anc. bal.	2	1er janv. '64	....	....	100 00	100 00
do Sainte-Cécile, Valleyfield	3	1er mai '91	....	....	80 00	80 00
Lot p. hang. en am. du p. St-Timothée, Valleyfield.	4	1er juin '92	....	....	60 00	60 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield, anc. bal.	5	30 do '89	....	418 50	....	418 50
Lots n°s 1, 2, 3, 4 et 5, en aval de la digue inférieure, Valleyfield	6	1er janv. '91	....	1,500 00	....	1,500 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothée et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield	7	1er mai '92	....	20 00	20 00	40 00
Scierie, lot 1, lot à bâtir, Valleyfield	8	30 juin '91	....	120 00	60 00	180 00
Fab. de lainages, lot 2, lot à bâtir, Valleyfield	9	30 do '91	....	120 00	120 00	240 00
Lots à la tête du canal, Valleyfield	10	30 do '91	....	1,200 00	400 00	1,600 00
Lot 845 du cadastre, pour parc public, Valleyfield.	11	1er janv. '92	....	20 00	20 00	40 00
Lot 846 do Grande-Isle, Valleyfield	12	1er juill. '91	....	....	40 00	40 00
Quai et hang. en am. de l'éc. de p. d'eau, Valleyfield.	13	1er mai '92	....	35 00	35 00	70 00
Quai et entrepôt do do	14	30 août '92	....	....	46 00	46 00
do do do	15	30 juin '90	....	....	92 00	92 00
do do do	16	1er nov. '91	....	....	100 00	100 00
Partie du lot 830 do	17	1er sept. '91	....	....	160 00	160 00
Lot 101 et 116 do	18	1er juin '92	....	20 00	60 00	80 00
Réserve de l'écluse de prise d'eau do	19	1er déc. '91	....	10 00	....	10 00
do do do	20	1er do '91	....	20 00	20 00	40 00
do do do	21	1er do '91	....	....	15 00	15 00
do do do	22	1er do '91	....	14 00	....	14 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do	23	1er mai '92	....	40 00	40 00	80 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do	24	1er sept. '91	....	30 00	....	30 00
Partie du lot 1 pour terrain à piler en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	25	1er do '91	....	....	40 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	26	1er oct. '91	....	....	40 00	40 00
Partie du lot 1 pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	27	1er juill. '91	....	40 00	....	40 00
Lot p. quai, côté sud du canal, écl. de pr. d'eau, Vall'd	28	15 nov. '91	....	....	60 00	60 00
Réserve, tête du canal do	29	1er sept. '91	....	....	30 00	30 00
Lot en arrière des lots 1 et 2 do	30	1er juill. '91	....	....	80 00	80 00
Partie du lot 830, pour moulin à moudre do	31	1er do '91	....	20 00	....	20 00
do 830, p. cour, etc., au moulin do	32	1er oct. '91	....	....	30 00	30 00
do 830 et privilège de construire un cours d'eau à la Grande-Île	33	30 juin '91	....	105 00	105 00	210 00
Partie du lot 830, Valleyfield	34	1er janv. '91	....	....	105 00	105 00
Quai et hangar en am. de l'éc. de p. d'eau, Vall'd.	35	1er juill. '91	....	....	60 00	60 00
Quai et magasin en aval du pont St-Timothée	36	1er mai '92	....	....	40 00	40 00

ANNEXE

Dt. N° 26.—Loyers de chutes d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
30 00	10 00	40 00	37	Canal Beauharnois	....	A. D. Doust..........
20 00	10 00	30 00	38	do ..	....	A. L'Espérance........
1 00	1 00	2 00	39	do ..	....	Cie de télég. mut. du Can.
....	5 00	5 00	40	do ..	....	A. Crevier..........
4 00	4 00	8 00	41	do ..	....	Wm. Hood..............
120 00	120 00	240 00	42	do ..	S. Vieau...............	J. Meloche...........
40 00	....	40 00	43	do ..	....	E. Bergin..............
3,627 50	2,588 00	6,215 50				
....	30 00	30 00	1	Canal Lachine....	....	Cie de navigation de Beauharnois..........
....	60 00	60 00	2	do	....	Jas. Wilson, jeune......
....	75 00	75 00	3	do	....	Cie de navig. Richelieu.
....	752 50	752 50	4	do	....	Com. du hav. de Montréal
196 00	392 00	588 00	5	do	....	Frothingh'm et Workman
132 00	264 00	396 00	6	do	H. McLennan..........	do ..
564 00	1,128 00	1,692 00	7	do ...	Maltby et King.........	W. P. Bartley ....
322 50	645 00	967 50	8	do	Wm. Johnson et Cie....	do ....
322 50	645 00	967 50	9	do	Peck, Benny et Cie.....	do ......
....	430 00	430 00	10	do	....	Peck, Benny et Cie...
....	1,080 00	1,080 00	11	do	....	do ....
....	1,296 00	1,296 00	12	do	....	Ira Gould et Fils........
430 00	860 00	1,290 00	13	do ...	....	Pillow, Hersey et Cie...
215 00	430 00	645 00	14	do ...	....	do ...
430 00	860 00	1,290 00	15	do	Ogilvie et Cie...........	Cie d'entr. de Montréal
....	1 00	1 00	16	do	....	Corporation de Montréal.
6,000 00	1,000 00	7,000 00	17	do	....	G. et W. Tait ....
......	25 00	25 00	18	do	....	G. E. Jacques et Cie....
....	10 00	10 00	19	do	....	A. W. Ogilvie..........
....	80 00	80 00	20	do ...	....	Cie d'emballage de viande du Canada.........
....	100 00	100 00	21	do ...	....	Cie royale d'électricité..
....	800 00	800 00	22	do	....	Cie de h. et d'él. de Mont.
....	100 00	100 00	23	do	....	Cie de chaux Dominion..
....	1 00	1 00	24	do	....	Cie de tramway de Mont.
....	1 00	1 00	25	do	....	Corporation de Montréal
....	1 00	1 00	26	do	....	do
....	1 00	1 00	27	do	....	do
....	375 00	375 00	28	do	....	Cie d'entrep. de Mont..
....	120 00	120 00	29	do	....	Ch. de fer du Gr.-Tronc.
....	500 00	500 00	30	do	....	Hurteau, Frères.........
....	1,066 66	1,066 66	31	do	....	Dobell, Beckett et Cie..
....	800 00	800 00	32	do	....	J. Burstall et Cie.......
....	150 00	150 00	33	do	....	Acer et Kennedy.......
....	600 00	600 00	34	do	....	C. M. Acer.............
....	380 92	380 92	35	do	....	P. Poulin ....
2,205 86	1,102 93	3,308 79	36	do	....	H. Bulmer, jeune, et Fr.
....	420 75	420 75	37	do ...	....	O. Dufresne et Frères...
1,368 88	684 44	2,053 32	38	do	....	Bourgoin et Thibault...
3,831 18	1,277 06	5,108 24	39	do	....	Cie de b. de s. Henderson
....	174 40	174 40	40	do	....	P. McRory.............

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890-91—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	37	1er mai 1892	....	......	40 00	40 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	38	1er do 1892	......	......	30 00	30 00
Privilège de placer des poteaux sur la levée du canal.	39	1er oct. 1891	....	....	2 00	2 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	40	1er do 1891	....	....	5 00	5 00
Lot sur la Gr.-Ile, extr. est de la digue, Valleyfield	41	1er avril 1892	....	......	8 00	8 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville	42	30 juin 1891	....	120 00	120 00	240 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield	43	30 sept. 1880	....	....	40 00	40 00
			....	3,852 50	2,363 00	6,215 50
Hangar à fret au bassin n° 1	1	1er mai 1892	....	30 00	....	30 00
Magasin au bassin n° 1	2	1er do 1892	....	60 00	....	60 00
Hangar à fret au bassin n° 1	3	1er do 1892	....	75 00	....	75 00
Force motrice pour l'éclairage des quais	4	1er déc. 1890	....	752 50	....	752 50
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1	5	30 juin 1891	....	392 00	196 00	588 00
Elévateur à grain sur le ½ lot n° 2	6	30 do 1891	....	264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et ½ lot n° 2, bassin 2	7	30 do 1891	....	1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lot 5 et ½ n° 6, bassin n° 2	8	30 do 1891	....	645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lot 7 et ½ n° 6, bassin n° 2	9	30 do 1891	....	645 00	322 50	967 50
do lot 8	10	1er mai 1891	....	430 00	....	430 00
Elévateur et magasin, lots 9, 10 et 11	11	1er avril 1891	....	1,080 00	....	1,080 00
Moulin à farine et magasin sur les lots 12, 13 et 14.	12	1er do 1891	....	1,296 00	....	1:296 00
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15	13	30 juin 1891	....	860 00	430 00	1,290 00
Fabrique de peinture, lot 17	14	30 do 1891	....	430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19	15	30 do 1891	....	860 00	430 00	1,290 00
Lots du côté sud-ouest du déversoir	16	1er sept. 1891	....	1 00	....	1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2	17	30 juin 1891	....	1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal	18	1er juil. 1891	....	25 00	....	25 00
Langue de terre du côté N.-O., rue du Moulin, b. n°2	19	1er sept. 1891	....	10 00	....	10 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 4 pouces à la fabrique, rue Wellington	20	1er do 1891	....	80 00	....	80 00
Appr. d'eau pour un tuyau de 10 pouces, bassin n° 2	21	1er juil. 1891	....	100 00	....	100 00
Partie du lot 384 nord, bassin Wellington	22	1er nov. 1891	....	800 00	....	800 00
Lot pour hangar, ouest do	23	1er oct. 1891	....	100 00	....	100 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington	24	1er janv. 1892	....	1 00	....	1 00
Bains flottants près du pont Wellington	25	1er juil. 1891	....	1 00	....	1 00
Lot de parc do do	26	1er sept. 1891	....	1 00	....	1 00
Tuyau de 2 pcs. dessous le canal	27	1er juil. 1891	....	1 00	....	1 00
Terrain au bassin n° 4	28	1er do 1891	......	375 00	....	375 00
Evitement, côté ouest, pont Wellington	29	1er août 1891	....	120 00	....	120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiler du bois	30	1er mai 1891	....	500 00	....	500 00
Lots 4, 5, 6 et 7 do do	31	1er do 1891	....	1,066 66	....	1,066 66
Lots 8, 9 et 18 do do	32	1er do 1891	....	....	800 00	800 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe St-Charles	33	1er févr. 1891	....	150 00	....	150 00
Lot pour un hôtel, Pointe Saint-Charles	34	1er déc. 1891	....	600 00	....	600 00
Lots 1 et 2, ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4	35	1er janv. 1892	....	380 92	....	380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7 do n° 4	36	1er mai 1892	....	....	3,308 79	3,308 79
Lots 8 et 9 do n° 3	37	1er do 1892	....	....	420 75	420 75
Lots 12, ouest, et 15 et 16 do n° 3	38	1er do 1892	....	255 00	1,798 32	2,053 32
Lots 19 et 22, bassin Saint-Gabriel, et 13 et 14 est, bassin Saint-Gabriel, n° 2	39	1er do 1891	....	....	5,108 24	5,108 24
Lot 21, bassin Saint-Gabriel, n° 2	40	1er do 1892	....	174 40	....	174 40

ANNEXE

D

Nº 26.—Loyers de chutes d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890	Acquis, année terminée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts	$ cts.				
....	100 00	100 00	41	Canal Lachine...	....	Waren Scarf Asphalt Paving Co.. ....
....	253 68	253 68	42	do	....	D. Pariseau ....
....	1 00	1 00	43	do	....	A. Cantin ....
.. ..	100 00	100 00	44	do	....	Cie de trans. de Montréal
.. ....	180 00	180 00	45	do	P. McRory.	N. Paradis..............
....	300 00	300 00	46	do	....	Henderson, Frères......
10 00	10 00	20 00	47	do	....	Wm. Clark. ....
725 44	362 72	1,088 16	48	do .. .	....	H. Bulmer, jeune, et Fr.
....	700 00	700 00	49	do	....	Dobell, Beckett et Cie..
....	40 00	40 00	50	do	....	B. Ethier. ....
....	1 00	1 00	51	do	....	S. Delisle ... .
....	200 00	200 00	52	do	....	Cie man. des Marchands.
....	100 00	100 00	53	do	....	J. et C. Hodson......
....	25 00	25 00	54	do	....	Cie d'abattoirs Dominion
....	10 00	10 00	55	do	....	E. V. Moseley et Cie...
840 00	1,680 00	2,520 00	56	do	....	Ira. Gould et Fils. ....
800 00	1,601 00	2,401 50	57	do	....	Suc. J. Frothingham....
....	10 00	10 00	58	do	....	Albert Fox.............
.. ..	50 00	50 00	59	do	....	Cie de ponts Dominion..
... .	30 00	30 00	60	do	....	E. Ouellette et Cie......
.. ..	10 00	10 00	61	do	....	Cie de ch. de fer P. C...
....	20 00	20 00	62	do	....	Wm. Davis et Fils......
. ...	40 00	40 00	63	do	....	C. de fil de f. bar. Dominion
....	10 00	10 00	64	do	....	P. Lamothe ....
. . ....	5 00	5 00	65	do	....	J. McIntyre............
18,393 86	24,559 06	42,952 92				
7 50	....	7 50	1	Canal Chambly...	....	J. A. Maurice . .. .
....	60 00	60 00	2	do ...	....	Cie de ch. de fer Sud-Est.
10 00	10 00	20 00	3	do ...	H. Riendeau............	Catelli Frères........ ..
19 34	....	19 34	4	do ...	....	J. C. Pierce..........
50 00	75 00	125 00	5	do ...	....	Bissett et Donaghy.....
50 00	75 00	125 00	6	do ...	....	Simard et Godin.. ...
....	25 00	25 00	7	do ...	....	Jas. O'Cain... ....
136 84	245 00	381 84				
....	40 00	40 00	1	Canal Rideau.	....	G. Sterling.............
2 00	1 00	3 00	2	do	....	Club de canot d'Ottawa.
....	80 00	80 00	3	do	....	Thos. McKay...... .. .
180 00	60 00	240 00	4	do	....	G. W. McCullough......
80 00	80 00	160 00	5	do	....	J. G. Butterworth .....
....	80 00	80 00	6	do	....	Dey, Frères.... ....
120 00	....	120 00	7	do	....	J. W. McRae et Frères.
1 00	1 00	2 00	8	do	....	Corporation de la ville d'Ottawa..............
250 00	....	250 00	9	do	....	Wm. Little. ....
31 25	. ...	31 25	10	do	....	Rideau Skating and Curling Club.............
4 00	1 00	5 00	11	do	Robt. Hastey...........	John Heney... ....
12 00	2 00	14 00	12	do	....	John Neville.... ......
....	1 00	1 00	13	do	....	Corporation de la ville d'Ottawa.... ....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890-91—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance dues le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot à St-Gabriel, près de l'ave. Atwater, Montréal.	41	1er oct. 1891	....	100 00	....	100 00
Lot 17, à l'est du bassin Saint-Gabriel..........	42	1er mai 1892	......	....	253 68	253 68
Lot de grève en face de son bassin de radoub ...	43	1er avril 1891	....	1 00	....	1 00
Partie de l'île, n° 5, pour chantier, à St-Gabriel...	44	1er juill. 1891	....	100 00	....	100 00
Lot de quai à Saint-Gabriel..................	45	1er janv. 1892	......	180 00	....	180 00
Deux lots de terre sur la rue Ottawa, Montréal....	46	1er nov. 1891	......	150 00	150 00	300 00
Appr. d'eau à la fabr., rue du Canal, do	47	1er sept. 1891	20 00	.....	....	20 00
Lots 10 et 11, à l'ouest du bassin St-Gabriel, n° 3...	48	1er mai 1892	....	......	1,088 16	1,088 16
Hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel	49	30 juin 1891	....	700 00	....	700 00
Lot pour hangar à houille, pont Brewster	50	1er mai 1892	....	40 00	....	40 00
Bain flottant près du pont do	51	1er août 1891	......	1 00	....	1 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pcs, bassin n° 1.	52	1er janv. 1891	....	200 00	....	200 00
do do Saint-Henri.	53	1er nov. 1891	....	100 00	....	100 00
do établissement, Saint-Hedri........	54	1er juill. 1891	....	25 00	....	25 00
do à la traverse du Grand-Tronc......	55	1er oct. 1891	......	10 00	....	10 00
do à l'écluse n° 3.	56	30 juin 1891	....	1,680 00	840 00	2,520 00
Chute d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4.	57	30 juin 1891	....	1,601 00	800 50	2,401 50
Approv. d'eau do do	58	1er nov. 1891	....	10 00	......	10 00
do en aval de l'écluse G, Lachine	59	1er juill. 1891	....	50 00	....	50 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine...	60	1er mai 1892	....	30 00	....	30 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déb., Lachine	61	1er mai 1892	......	10 00	......	10 00
Lot en amont de la nouv. entrée sup. de l'écluse do	62	1er mai 1892	....	20 00	......	20 00
App. d'eau, en aval de l'écluse de prise-d'eau n° 5.	63	1er sept. 1891	....	40 00	....	40 00
Privilège de construire des navires sur la levée du canal, durant l'hiver de 1890.	64	30 juin 1891	....	10 00	....	10 00
Construire un yacht à la Côte Saint-Paul.........	65	30 juin 1891	....	5 00	......	5 00
			20 00	19,752 48	23,180 44	42,952 92
Deux lots de terrains à Chambly.......	1	1er mai 1878	....	....	7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Joseph	2	1er juill. 1891	....	60 00	....	60 00
Lot dans le village de Chambly..................	3	1er mai 1892	......	10 00	10 00	20 00
Quai à Saint-Jean	4	19 nov. 1891	......	....	19 34	19 34
Partie de quai du canal à Saint-Jean.............	5	30 juin 1891	....	......	125 00	125 00
do do	6	30 juin 1891	......	......	125 00	125 00
do do	7	30 juin 1891	....	......	25 00	25 00
			......	70 00	311 84	381 84
Lot de grève au pied de la côte du Major, Ottawa...	1	1er janv. 1891	....	40 00	....	40 00
do do do ...	2	1er juin 1892	....	....	3 00	3 00
Ile Verte, au-dessus des chutes Rideau do ...	3	1er janv. 1891	....	80 00	....	80 00
Lot p. hangar à charbon, bassin du canal do ...	4	30 juin 1892	....	....	240 00	240 00
Lots 1 et 2 do do do ...	5	1er juin 1892	......	80 00	80 00	160 00
Lots 4 5, 6 et 7, abri de chalan do do ...	6	1er mai 1892	....	80 00	....	80 00
Lot 1, S.-E., do do ...	7	1er avril 1882	....	....	120 00	120 00
Lot pour une mais. de pesage, O, do do ...	8	1er mai 1892	....	....	2 00	2 00
Lot à bâtir, côté S., tranchée profonde do ...	9	1er avril 1899	....	....	250 00	250 00
Réserve pour mais. de club, tranch. prof. do ...	10	....	31 25	....	....	31 25
do sur côté S. do do ...	11	1er sept. 1891	....	....	5 00	5 00
do en face de sa propriété do do ...	12	1er janv. 1892	....	....	14 00	14 00
Lisière rés. p. terrain de l'expos. do do ...	13	1er janv. 1892	....	....	1 00	1 00

ANNEXE

Dt. N° 26.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
....	100 00	100 00	14	Canal Rideau.....	....	Bronson et Weston......
....	1 00	1 00	15	do	....	R. W. Baxter ....
....	2 00	2 00	16	do	....	Andrew Hickey........
....	13 50	13 50	17	do	....	H. Patterson...........
....	1 00	1 00	18	do	....	John Graham...........
....	2 00	2 00	19	do	....	Thos. Kingston.........
....	2 00	2 00	20	do	....	W. D. Morris...........
12 00	2 00	14 00	21	do	....	Robt. McCloy..........
....	1 00	1 00	22	do	Cie du chemin de fer Canada Atlantique.......	H. Jackson..............
....	10 00	10 00	23	do	....	Comité temporel de l'église Saint-André.....
13 00	13 00	26 00	24	do	....	Michael Keily ....
....	9 50	9 50	25	do	....	P. O'Donnell. ....
27 00	9 00	36 00	26	do	....	Jas. Marks.............
1 00	1 00	2 00	27	do	....	Henry Hartney.........
....	1 00	1 00	28	do	....	L. Duhamel ....
2 00	2 00	4 00	29	do	....	Wm. Miller............
....	2 00	2 00	30	do	....	George May.........
20 00	5 00	25 00	31	do	Ch. de fer Can. du Pacif.	Cie du ch. de f. St-L. et O.
96 00	12 00	108 00	32	do	....	R. S. Hardey...........
54 25	8 25	62 50	33	do	....	M. Kilroe.............
20 00	2 00	22 00	34	do	....	Francis Abbott.........
27 00	3 00	30 00	35	do	....	do ....
27 00	3 00	30 00	36	do	....	do ....
....	25 00	25 00	37	do	....	J. R. Booth...........
20 00	2 00	22 00	38	do	....	Widow A. Howlett.....
18 00	3 00	21 00	39	do	....	Wm. Rowland..........
....	3 75	3 75	40	do	....	Geo. Rickey..........
180 00	22 50	202 50	41	do	....	W. Dawson...........
157 50	11 25	168 75	42	do	....	Thomas Paget.........
146 25	11 25	157 50	43	do	....	Chas. McCaffrey.......
29 25	9 75	39 00	44	do	....	Geo. Morris ....
41 25	8 25	49 50	45	do	....	Wm. Powell............
24 75	8 25	33 00	46	do	....	Philip Kennedy.........
69 75	7 50	77 25	47	do	....	Daniel Delaney.........
7 50	7 50	15 00	48	do	....	Denis Bergin...........
....	3 00	3 00	49	do	....	Thomas May..........
20 25	2 25	22 50	50	do	....	D. Cameron...........
4 00	4 00	8 00	51	do	....	T. et P. Collins.........
100 00	50 00	150 00	52	do	....	London & Can. Loan Co.
40 00	10 00	50 00	53	do	....	Stafford Merrifield......
....	4 50	4 50	54	do	....	Geo. Shepherd..........
20 00	5 00	25 00	55	do	....	A. C. White...........
5 00	5 00	10 00	56	do	....	Alfred Chester.........
10 00	10 00	20 00	57	do	....	Jessie Miner...........
....	1 00	1 00	58	do	....	Josiah Payne..........
12 00	12 00	24 00	59	do	....	H. Easton..............
35 00	5 00	40 00	60	do	....	H. Merrick...........
4,620 00	120 00	4,740 00	61	do	Succession R. Ward.....	Joshua Bates...........
0 20	0 20	0 40	62	do	....	A. Wood...............
2 00	....	2 00	63	do	....	Smith's Falls Cur. Club.
....	2 00	2 00	64	do	....	Wm. Lavender.........
3 00	3 00	6 00	65	do	....	N. W. Berford, aîné....
....	....	....	66	do	....	J. B. et B. Tett ....
....	10 00	10 00	67	do	....	W. H. Whealey ....

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1890-91—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lots pour empiler du bois, Stewarton, Ottawa....	14	30 août 1891	....	100 00	....	100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean........	15	1er jan. 1892	....	1 00	.. ....	1 00
do G, con. C do	16	1er déc. 1891	....	....	2 00	2 00
do ½ S. lot G, con. C do	17	1er jan. 1892	.. ....	13 50	....	13 50
do ½ N. lot G, con. C do	18	do 1892	. ...	1 00	... .	1 00
do lot F, con. C do	19	1er nov. 1891	....	....	2 00	2 00
do lot K, con. C do	20	30 août 1891	....	2 00	....	2 00
do lot K, con. C do	21	1er nov. 1891	....	....	14 00	14 00
do lot B, con. C do	22	1er jan. 1892	.. ....	....	1 00	1 00
do lot H, con. C do	23	do 1892	....	10 00	....	10 00
Réserve sur lot E, con. D do	24	1er mai 1892	....	13 00	13 00	26 00
do lot E, con. D do	25	do 1892	....	9 50	....	9 50
do en face du lot nº 1, con. B do	26	do 1892	.... ..	....	36 00	36 00
do en face des sous-lots nº 64 et 65, lot 1, con. B, Nepean....................	27	do 1892	....	1 00	1 00	2 00
do en face du lot K, con. B, Nepean........	28	do 1892	....	1 00	....	1 00
do en face du sous-lot nº 5, con. B, Nepean.	29	do 1892	. . . . .	4 00	....	4 00
Privil. de quaiage sur s.-lots 29 et 30, con. B do .	30	do 1892	. .....	2 00	....	2 00
Droit de passage sur les lots 8 et 9 (Marécage de Dow), con. B, Nepean....	31	do 1892	20 00	5 00	....	25 00
Réserve sur lots 22 et 23, con. A, Nepean....... .	32	1er jan. 1891	....	....	108 00	108 00
Réserve sur lots ½ N, lot 8, con. 1, Nepean	33	1er jan. 1892	....	....	62 50	62 50
do part. 40, con. 1, O.F. do	34	do 1891	....	....	22 00	22 00
do do 40 do 1 do do	35	1er nov. 1891	....	....	30 00	30 00
do do 40 do 1 do do	36	do 1891	....	....	30 00	30 00
do 5¼ acres, 40 do 1 do do	37	1er sep. 1891	....	25 00	... .	25 00
do do 40 do 1 do do	38	1er juil. 1891	....	....	22 00	22 00
do do N do 1 do	39	1er juin 1892	....	.... . .	21 00	21 00
do do 1 do 2 do	40	1er jan. 1892	....	3 75	....	3 75
do do 3 do 2 do	41	do 1892	. ...	....	202 50	202 50
do ½ N 4 do 2 do	42	do 1892	....	. .....	168 75	168 75
do ½ S 4 do 2 do	43	do 1892	....	. ....	157 50	157 50
do ½ S 5 do 2 do	44	do 1892	....	....	39 00	39 00
do ½ N 5 do 2 do	45	1er déc. 1891	....	....	49 50	49 50
do ½ S 6 do 2 do	46	1er jan. 1892	....	.... ..	33 00	33 00
do ½ S 8 do 2 do	47	1er déc. 1891	....	....	77 25	77 25
do ½ N 6 do 2 do	48	1er jan. 1892	. .....	15 00	....	15 00
do ½ lot nº 23, R. face do	49	do 1892	....	3 00	....	3 00
do ½ N do 22 do do	50	do 1892	... .	.. ..	22 50	22 50
do do 9, con. 1 do	51	1er juin 1892	....	.... ..	8 00	8 00
Surplus d'eau au barrage, île Longue.	52	1er jan. 1891	....	100 00	50 00	150 00
Réserve en face du lot nº 40, con. 1, Oxford.. ..:.	53	1er juil. 1891	....	....	50 00	50 00
do do 40 do 1 do	54	1er juin 1892	... ...	4 50	....	4 50
do sur la ½ O du lot nº 27 do 1, Marlboro. ..	55	1er jan. 1892	... ...	....	25 00	25 00
do lot nº 3, con. B, Wolford...........	56	1er juil. 1891	....	10 00	....	10 00
do 2 do B do	57	do 1892	....	10 00	10 00	20 00
Partie du lot nº 9, con. A., Wolford, Merrickville..	58	1er avril 1892	....	...	1 00	1 00
Lot en amont de l'ancien écluse, Merrickville.....	59	1er déc. 1890	....	12 00	12 00	24 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville......	60	1er juin 1892	.. ....	. . ...	40 00	40 00
Lots A et B, ald Sly's........................	61	1er mai 1891	....	....	4,740 00	4,740 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, à Smith's Falls.	62	30 juin 1891	... ...	0 40	....	0 40
do do 1, do 4 do .	63	1er nov. 1890	....	2 00	....	2 00
do do 1, do 4, Elmsly.......	64	1er jan. 1891	....	2 00	....	2 00
Part. du lot 21, con. 5, Elmsly S., à Oliver's Ferry	65	1er mai 1892	....	3 00	3 00	6 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro.	66	do 1892	....	....	....	....
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro..	67	1er sept. 1891	....	10 00	... ...	10 00

ANNEXE

Dr. N° 26.—Loyers de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1899.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
2 00	1 00	3 00	68	Canal Rideau.....	....	W. J. Webster.........
5 00	5 00	10 00	69	do	....	B. E. Chaffy...........
152 00	76 00	228 00	70	do	....	Wm. Anglin............
262 50	105 00	367 50	71	do	....	M. J. Foster............
53 00	105 00	158 00	72	do	....	John Rourk ....
40 00	10 00	50 00	73	do	....	John Brannigan.. . ..
7,059 70	1,220 20	8,279 90				
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville...	....	A. J. Grier.............
....	10 00	10 00	2	Canal Carillon....	....	Henry E. Masson.......
....	10 00	10 00	3	do	....	John Brophy...........
3 00	....	3 00	4	Ecluse Ste-Anne.	....	Delphus Lebeau........
....	1 00	1 00	5	do ..	....	Cie Mut. de tél. du Can.
1 00	....	1 00	6	do .	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	Cie de tél. de la Puissance
50 00	50 00	100 00	7	Trav. de la r. Trent	....	Francis Sandford.. ....
1 00	1 00	2 00	8	do ..	....	R. C. Smith............
160 00	40 00	200 00	9	do ..	....	Jas. Cummings, succ. de
4 00	1 00	5 00	10	do ..	....	Cie de téléphone Bell...
....	3 00	3 00	11	do ..	....	Lakefield Lumber Co...
....	3 00	3 00	12	do ..	....	John Hull.............
2 00	1 00	3 00	13	Cap-Breton.	....	Neil McNeill.......... .
226 00	125 00	351 00				

A.—*Suite*

Comptes des locataires, 1890-91.—*Fin.* Av.

Description de la propriété	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Part. du lot 1, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'	68	1er mai 1892	......	2 00	1 00	3 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey	69	30 juin 1891	....	5 00	5 00	10 00
Chute d'eau à Brewer's Upper Mills, anc. bail	70	1er jan. 1891	....	....	228 00	228 00
do do Lower Mills	71	1er do 1891	....	....	367 50	367 50
do sur lot 48, con. 1, Kingston	72	1er juil. 1891	....	105 50	52 50	158 00
Réserve sur lots 35 et 36, con. 1 do	73	1er août 1891	....	....	50 00	50 00
			51 25	756 15	7,472 50	8,279 90
Maison et terrains sur lot n° 8	1	1er mai 1892	....	5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage	2	30 juin 1892	......	10 00	....	10 00
do	3	30 do 1892	......	10 00	....	10 00
Lots 112 et 113, Sainte-Anne	4	1er sept. 1890	......	......	3 00	3 00
Placer des mâts sur la réserve du gouvernment	5	1er juil. 1884	....	......	1 00	1 00
do do	6	1er mai 1892	....	1 00	....	1 00
Lot aux chutes Fénelon	7	1er déc. 1891	....	50 00	50 00	100 00
Chute d'eau aux rapides de Buckhorn	8	1er jan. 1892	....	....	2 00	2 00
Lot et maison d'écluse rapides Chisholm	9	30 juin 1891	....	180 00	20 00	200 00
Privilège de placer des mâts sur divers canaux	10	1er jan. 1892	....	....	5 00	5 00
Chute d'eau, Lakefield	11	1er do 1891	....	3 00	......	3 00
do	12	1er do 7191	....	3 00	....	3 00
Lot à l'île Longue, Barachois	13	1er fév. 1892	....	....	3 00	3 00
			....	262 00	89 00	351 00

ANNEXE

DT. N° 26.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1891.	Total.	Numéro.	Description de travaux.	Nom du propriétaire
$ cts.	$ cts.	$ cts.			
54 38	....	54 38	1	Ch. f. Intercolonial	John et William Sproule
50 59	....	50 59	2	do	John Ferguson
59 15	....	59 15	3	do	Joseph Graham
13 06	....	13 06	4	do	Paul Foster
14 21	....	14 21	5	do	Donald McArthur
4 00	....	4 00	6	do	Cornelius Dyer
33 59	....	33 59	7	do	John Foster
0 35	....	0 35	8	do	William et John T. Ives
96 66	....	96 66	9	do	Famille Christie
4 90	....	4 90	10	do	A. W. Tanner
23 29	....	23 29	11	do	William et Alexander Scott
354 18	....	354 18			

DÉPARTEMEAT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1891.

A.—*Fin.*

Comptes des locataires, 1890-91. Cr.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1891.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
$1\frac{1}{24}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1	....	....	54 38	54 38
$3\frac{35}{100}$ do do	2	....	....	50 59	50 59
$2\frac{54}{100}$ do do	3	....	....	59 15	59 15
$4\frac{37}{100}$ do do	4	....	....	13 06	13 06
$9\frac{91}{100}$ do do	5	....	....	14 21	14 21
$1\frac{1}{100}$ do do	6	....	....	4 00	4 00
$8\frac{60}{100}$ do do	7	....	....	33 59	33 59
$1\frac{69}{100}$ do do	8	....	....	0 35	0 35
$3\frac{59}{100}$ do do	9	....	....	96 66	96 66
$1\frac{63}{100}$ do do	10	....	....	4 90	4 90
$1\frac{3}{10}$ do do	11	....	....	23 29	23 29
		....	....	354 18	354 18

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de chutes d'eau.

ANNEXE B.

N° 1.—Perception du revenu—Canaux—Détails des dépenses.

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts.	Total.
Canal Welland.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborue	McFarland, D. E.	28 00	1,372 00	1,400 00	
do	Leggett, J. E.	16 00	784 00	800 00	
do	Haun, J. R.	11 00	539 00	550 00	
do	Ramsden, J. A.	10 00	490 00	500 00	
				3,250 00	
	Dépenses imprévues			198 99	
	Travail du dimanche			81 60	
					3,530 59
Port-Dalhousie	Clark, W. B.	22 00	1,078 00	1,100 00	
	Pirritte, J.	16 00	784 00	800 00	
				1,900 00	
	Dépenses imprévues			318 97	
	Travail du dimanche			86 40	
					2,305 37
Dunnville	Tipton, T. L. M.	15 00	735 00	750 00	
	Dépenses imprévues			35 25	
					785 25
Port-Maitland	Galbraith, T. J.	10 00	490 00	500 00	
	Dépenses imprévues			110 00	
					610 00
Port-Bobinson	Coulter, Robert	14 40	705 60	720 00	
	Dépenses imprévues			31 81	
					751 81
Sainte-Catherine	Collier, H. H.	4 00	196 00	200 00	
	Dépenses imprévues				
	Travail du dimanche			61 20	
					261 20
Chippawa.	Harvey, T. B.	2 00	98 00	100 00	
	Dépenses imprévues			30 75	
					130 75
	Total, canal Welland				8,374 97
Canaux du Saint-Laurent.					
Beauharnois	Danis, A. D.	17 00	833 00	850 00	
	Lefebvre, H.		366 00	366 00	
				1,216 00	
	Dépenses imprévues			94 66	
	Travail du dimanche			78 00	
					1,388 66
Cornwall	Flanagan, R.		1,000 00	1,000 00	
	Mulhern, M. M.	0 64	32 68	33 33	
	O'Callaghan, T.		600 00	600 00	
				1,633 32	
	Dépenses imprévues			218 69	
	Travail du dimanche			82 80	
					1,934 81
	A reporter				

ANNEXE B—*Suite.*

N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts.	Total.
Canaux du Saint-Laurent.	Report	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cardinal	Reid, George		750 00	750 00	
	McMillan, R. P	5 00	395 00	400 00	
				1,150 00	
	Dépenses imprévues			77 99	
	Travail du dimanche			57 60	
					1,285 59
Lachine	Paré, L	20 00	980 00	1,000 00	
	Deschamps, J. B	14 00	686 00	700 00	
				1,700 00	
	Dépenses imprévues			484 25	
	Travail du dimanche			81 60	
					2,265 85
Montréal	O'Neill, J	40 00	1,960 00	2,000 00	
	McNally, T		1,200 00	1,200 00	
	Bussières, F	10 50	514 50	525 00	
	St. Louis, J	19 68	963 66	983 33	
	Arahill, J.	16 00	784 00	800 00	
	Giroux, A. P	16 00	784 00	800 00	
	Pelletier, P	14 00	686 00	700 00	
	Villeneuve, Jacques	7 50	367 50	375 00	
				7,383 34	
	Dépenses imprévues			1,227 59	
	Travail du dimanche			75 00	
					8 685 93
Kingston	Burrows, Wm.	12 00	588 00	600 00	
	Fahey, Ed	10 00	490 00	500 00	
				1,100 00	
	Dépenses imprévues			119 87	
					1,219 87
	Total, canaux du Saint-Laurent				16,780 71
Canal Chambly.					
Chambly	Martel, M. D. S	20 00	980 00	1,000 00	
	Durocher, C	6 25	493 75	500 00	
				1,500 00	
	Dépenses imprévues			94 15	
					1,594 15
Saint-Jean	Quesnel, J	18 00	882 00	900 00	
	Fournier, J. A	6 25	493 75	500 00	
				1,400 00	
	Dépenses imprévues			116 10	
					1,516 10
Ecluse Saint-Ours	Matthieu, P		600 00	600 00	
	Dépenses imprévues			22 74	
					622 74
	Total, canal Chambly				3,732 99
	A reporter				

ANNEXE D—*Suite.*

N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Appointements, nets.	Appointements, bruts.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report....................	....	....	....	....
Canaux de l'Ottawa.					
Carillon	Murphy, D......	16 00	784 00	800 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	39 32	839 32
Grenville..	Pridham, A....	20 00	980 00	1,000 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	187 11	1,187 11
Ecluse Sainte-Anne..	Barrett, J	....	1,000 00	1,000 00	
	Crevier, Wm.	6 25	493 75	500 00	
				1,500 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	49 76	1,549 76
	Total, canaux de l'Ottawa	......	....	... .	3,576 19
Canal Rideau.					
Kingston Mills......	Dean, J..............................	8 00	392 00	400 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	66 08	466 08
Ottawa.	Farley, J. F.........................	24 00	1,176 00	1,200 00	
	Battle, T............................	16 00	784 00	800 00	
				2,000 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	243 74	2,243 74
Smith's Falls.......	Richey, W. M...	6 00	294 00	300 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	42 05	342 05
	Total, canal Rideau............	....	.. ..	....	3,051 87
Canal Saint-Pierre..	Kavanagh, W. M.......	4 00	196 00	200 00	200 00
Canal Murray..	Dépenses imprévues.........	....	....	17 75	17 75
Canaux de la Vallée de la Trent.					
Fenelon Falls... ..	McArthur, Wm....................	....	10 00	10 00	
Bobcaygeon.........	Bottom, Elijah.....................	....	18 20	18 20	
Peterboro'...	Brownscomb, Wm....	....	15 00	15 00	
Hastings.......	Coughlin, T., jeune................	....	10 00	10 00	
				53 20	
	Dépenses imprévues.........	....	....	17 01	
	Total, can. de la Vallée de la Trent	....	....	....	70 21
Inspect. des canaux..	Witton, H. B........................	36 00	1,764 00	1,800 00	
	Dépenses imprévues.........	....	....	593 99	2,393 99

ANNEXE B—*Fin.*

N° 1.—Détails des dépenses, 1890-91.—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
McKinnon, M	Commis temporaire	791 00	
Fortier, J. E	do	500 00	
Jolivet, M	do	349 50	
Bourret, E	do	351 00	
Baine, L	do	533 75	
Teakles, B. H.	Frais de voyages	38 45	
O'Connor, D	Services professionnels	74 32	
Owens, T. P	Rapporter	19 50	
Lebœuf, S. J	Percepteur intérimaire à Saint-Ours	100 00	
	Papeterie	214 37	
	Impressions	845 82	
	Total		42,016 39
	Moins—Travail du dimanche		604 20
	Total, appointements et dépenses imprévues		41,412 19

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1891.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX—DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

BUREAU DE L'INSPECTION,

HAMILTON, 7 octobre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'année 1890 91, j'ai inspecté tous les bureaux de perception des canaux.

Des états détaillés des péages et autres revenus perçus à chaque bureau des huit systèmes de canaux en exploitation en Canada, ont été soumis au département à la date de chaque inspection.

Les recettes brutes à compte du revenu des canaux pour l'exercice expiré le 30 juin 1891, ont été de $345,143.61.

Les recettes des loyers de chutes d'eau et autres ont été de $29,799.85.

Les noms des districts et bureaux de perception, sous les chefs Revenu des Canaux et Loyers de chutes d'eau, sont donnés sous forme de tableaux, comme suit:

CANAL WELLAND.

Bureaux.	RECETTES DU CANAL.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	126,409 73	....	6 00	....	126,415 73	112 08
Port-Dalhousie	59,246 37	....	....	....	59,246 37	193 21
Dunnville	340 82	....	....	....	340 82	497 67
Port-Maitland	18 76	....	....	....	18 76	....
Port-Robinson	706 36	....	....	81 59	787 95	293 00
Sainte-Catherine	554 57	....	1,147 38	20 00	1,721 95	2,670 76
Chippawa	54 95	....	....	....	54 95	....
Totaux	187,331 56	....	1,153 38	101 59	188,586 53	3,766 72

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
Beauharnois	790 28	....	105 55	....	895 83	3,852 50
Cornwall	17,652 66	....	5 00	....	17,657 66	790 00
Cardinal	773 65	....	5 00	....	778 65	575 00
Lachine	2,940 74	21 36	4 00	1,588 83	4,554 93	....
Montréal	25,982 04	4,655 85	297 50	10,963 62	41,899 01	19,753 48
Kingston	14,133 40	....	....	....	14,133 40	....
Totaux	62,272 77	4,677 21	417 05	12,552 45	79,919 48	24,970 98

CANAL CHAMBLY.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
Chambly	6,424 36	....	4 00	....	6,428 36	70 00
Saint-Jean	13,268 05	....	....	....	13,268 05	....
Saint-Ours	487 83	....	2 75	....	490 58	....
Totaux	20,180 24	....	6 75	....	20,186 99	70 00

CANAUX D'OTTAWA.

Bureaux.	Recettes. Péages.	Recettes. Quaiage et emmagasinage.	Recettes. Amendes et indemnités.	Recettes. Autres recettes des canaux.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ottawa	27,510 23	....	....	....	27,510 23	....
Grenville	18,212 83	....	....	....	18,212 83	5 00
Carillon	180 40	....	....	8 00	188 40	20 00
Ecluse de Sainte-Anne	1,237 29	....	....	....	1,237 29	....
Totaux	47,140 75	....	....	8 00	47,148 75	25 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa	4,094 36	12 20	5 00	176 00	4,287 56	564 75
Kingston Mills	1,432 25	....	....	....	1,432 25	105 50
Smith's Falls	428 38	....	1 00	3 78	433 16	60 90
Totaux	5,954 99	12 20	6 00	179 78	6,152 97	731 15

CANAL SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre	1,528 85	....	....	177 91	1,706 76	....

CANAL MURRAY.

Brighton	672 86	....	38 16	....	711 02	....

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh	59 51	....	....	....	59 51	....
Bobcaygeon	341 96	....	....	50 00	391 96	....
Fenelon Falls	34 96	....	....	....	34 96	50 00
Hastings	28 70	....	....	....	28 70	180 00
Peterborough	163 23	....	....	....	163 23	6 00
Buckhorn	52 75	....	....	....	52 75	....
Totaux	681 11	....	....	50 00	731 11	236 00
Grands totaux	325,763 13	4,689 41	1,621 34	13,069 73	345,143 61	29,799 85

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

Les détails concernant la perception des recettes des canaux aux différents bureaux ont été soumis au département après chaque inspection.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. T. TRUDEAU,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux.

INDEX

DES

REVENU ET STATISTIQUE DES CANAUX.

VINGT-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1891

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1892.

[N° 10—1891.] *Prix, 15 centins.*

A Son Excellence le Très honorable lord Stanley de Preston, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le vingt-quatrième rapport annuel du ministère de la marine.

J'ai l'honneur d'être

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE,

OTTAWA, 31 décembre 1891.

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE.

A l'honorable

CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de mon ministère pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie considérable des opérations jusqu'au 1er décembre 1891.

Un supplément accompagnera ce rapport. Il renfermera les rapports de présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds ; ceux des commissaires des havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Pictou et Sydney-nord, des commissaires de pilotes, des maîtres de port, des gouverneurs de port ; les rapports de la police de rade de Montréal et Québec, ainsi que le relevé des naufrages et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions de service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, y compris les appointements du personnel, a été de $874,132.76, soit une augmentation de $66,968.88 sur la recette de l'exercice précédent. Cette augmentation est due en grande partie aux déboursés qu'il a fallu faire pour le nouveau steamer *Quadra* destiné au service de la Colombie-Britannique. Le crédit voté par le parlement était de $938,350.10, somme qui couvre aussi les appointements des employés du ministère. On remarquera que la dépense de l'exercice a été de $63,983.59 moindre que le crédit.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur du ministère est, à la date du présent rapport, de 1,434.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes s'est élevée à $492,-196.99, y compris les frais de construction, tandis que pour l'exercice précédent elle avait été de $466,155.09 : il y a donc eu, pour le dernier exercice, une augmentation de dépense de $26,041.90. Le crédit voté par le parlement pour ce service était de $516,833.80 : on voit donc que les déboursés, pour le même service, ont été de $24,636.81 moindres que le crédit voté.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes :—La division de l'Ontario, embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest ; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle ; la division de la Nouvelle-Ecosse, renfermant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le cap Race, Terreneuve ; la division du Nouveau-Brunswick, la division de l'Ile du Prince-

Edouard, et la division de la Colombie-Britannique, renfermant chacune les phares qui se trouvent dans les limites provinciales.

Le nombre total des stations de phares du Canada, au 1er décembre 1891, était de 605, et celui des feux de 710 ; le nombre des sifflets de brume à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 54, et le nombre des gardiens de feux, mécaniciens de sifflets de brume et autres aides, y compris les équipages des phares flottants, était de 670.

Voici quel était, au 31 décembre de chacune des années écoulées de 1868 à 1891, inclusivement, le nombre des feux, sifflets de brume et cornets automatiques en opération dans les différentes provinces du Canada.

Dans ce nombre sont comprises les stations de phares que le Canada entretient sur la côte de Terreneuve.

		Stations de phares.	Feux.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.
31 décembre	1868	198	227	2	......
do	1869	219	233	2	......
do	1870	240	278	4	......
do	1871	264	297	8	......
do	1872	280	314	13	......
do	1873	316	363	17	......
do	1874	342	384	18	......
do	1875	377	444	22	......
do	1876	407	488	24	......
do	1877	416	509	25	2
do	1878	427	518	25	4
do	1879	443	542	23	6
do	1880	452	551	22	7
do	1881	462	553	23	9
do	1882	470	562	23	9
do	1883	484	578	23	9
do	1884	507	597	23	10
do	1885	526	617	23	12
do	1886	534	625	23	16
do	1887	561	658	23	24
do	1888	569	664	23	27
do	1889	579	675	24	29
do	1890	599	705	23	32
do	1891	605	710	23	31

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division renferme les phares et les phares flottants de la partie de la province de Québec à l'ouest de Montréal, ainsi que tous les phares de la province d'Ontario, c'est-à-dire les phares de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, de quelques-uns des petits lacs de l'intérieur, et un phare et un phare flottant sur le lac Winnipeg, province du Manitoba.

Le nombre des phares de la division d'Ontario, y compris les deux du Manitoba, est de 203. Ce sont des phares, phares-balises et phares flottants entretenus aux frais de l'Etat. Il y a aussi 425 bouées et 20 balises.

Le nombre des gardiens de phares de cette division à la solde du gouvernement est de 158, mais les gardiens emploient, dans plusieurs cas, des aides qu'ils paient à même l'allocation que donne le gouvernement à cette fin.

A l'exception de ceux de la baie de Quinté, de la rivière d'Ottawa et des petits lacs, les phares de cette division ont été inspectés et approvisionnés par le surintendant, M. Patrick Harty, au cours des mois de juillet et d'août derniers ; le vapeur *Canada* avait été nolisé à cette fin moyennant la somme de $3.200.

NOUVEAUX FEUX.

Peninsula Harbour.

Le nouveau phare dont le rapport de l'an dernier annonçait la construction à Peninsula Harbour, sur le lac Supérieur, a été terminé suivant les termes du contrat dans le cours de la dernière saison, et le feu fut exhibé pour la première fois le 1er août.

Le bâtiment principal, qui s'élève à l'extrémité sud de l'île vis-à-vis la péninsule à l'entrée du havre, consiste en une tour de bois carrée en plan et surmontée d'une tour en fer ; un logement y est attenant. Le bâtiment est peinturé en blanc et la lanterne en rouge. La hauteur de la tour, de sa base à la girouette de la lanterne, est de 56 pieds.

De la lanterne est exhibé un feu catoptrique rotatif blanc ou brillant dont les éclats atteignent leur plus grande vivacité toutes les 30 secondes. Ce feu se trouvant à 105 pieds au-dessus du niveau du lac, devra être visible par les temps clairs à une distance de 16 milles, de tous les points d'approche par eau.

Le prix du contrat de M. Charles Mickler pour cet ouvrage était de $3,165, et les frais de l'établissement de ce feu, y compris la lanterne et l'appareil d'éclairage, se sont élevés en totalité à $5,340.

Extrémité est de Longue Pointe, lac Erié.

Le phare de cette station a été construit, dans le cours de la dernière saison, par MM. McCall et Mason, de St-Williams, aux termes du contrat qui leur avait été adjugé l'année dernière ; mais le signal de brume n'a pas encore fonctionné, car la Compagnie de fonderie de Pictou n'a pas livré les machines à l'époque fixée. Deux cornets avec leurs machines et deux chaudières complètes sont maintenant près de la station et prêts à y être transportés et installés dès l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

Batture de Saint-Anicet.

Ainsi qu'il avait été proposé de le faire l'année dernière, le phare de Port-Lewis, sur la rive sud du lac Saint-François, dans le comté d'Huntington, province de Québec, a été transporté sur une jetée construite sur la pointe nord-ouest de la batture, qui s'étend au large, du côté sud du chenal, dans le lac Saint-François, vis-à-vis le village de Saint-Anicet. La jetée consiste en une substruction formée de caissons, surmontée d'un cylindre d'acier rempli de pierre. Elle est immergée dans 9 pieds d'eau sur le bord sud du chenal des bateaux à vapeur, et se trouve à 5,700 pieds N. ½ E. de l'église paroissiale de Saint-Anicet et à environ deux milles de l'ancien emplacement du phare. La tour qui a été déplacée est un bâtiment carré en bois peinturé en blanc, surmonté d'une lanterne de fer peinturée en rouge. La partie du

cylindre d'acier qui se trouve au-dessus de l'eau est peinturée en brun, et la hauteur de la tour, depuis le sommet de la jetée jusqu'à la girouette de la lanterne, est de 31 pieds.

Le feu, qui a été mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps dernier, est blanc fixe, catoptrique, élevé à 31 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et visible, par les temps clairs, à 10 milles de tous les points d'approche. La plus basse soumission reçue pour cet ouvrage était de $2,600. Cette somme ayant été jugée excessive, les travaux ont été exécutés par le ministère sous le contrôle du contremaître Noble, et ont coûté $1,914.37; mais on a modifié les plans d'après lesquels des soumissions avaient été demandées, en substituant du fer et de la pierre pour une jetée en bois, ce qui a considérablement augmenté le prix et rendu la construction plus durable.

Canal Murray et ses abords.

Nous disions dans le dernier rapport qu'il serait nécessaire de faire plusieurs améliorations aux feux de la baie de Quinté et de la baie Presqu'Ile, par suite de l'ouverture du canal Murray au trafic. Ces améliorations ont été exécutées dans le cours de la dernière saison. Voici en quoi elles ont consisté:—

Trois nouveaux bâtiments de feux d'alignement sur jetées ont été construits dans la baie Presqu'Ile et ouverts le 10 septembre dernier. Cet ouvrage a été exécuté à l'entreprise par M. Walter Alford, de Belleville, pour $5,995, prix du contrat. Un des bâtiments est situé à 1,100 pieds du quai Brighton. La jetée octogone est plongée dans 14 pieds d'eau. La tour, qui s'élevait autrefois sur un caisson, sur la batture Calf Pasture, a été transportée sur cette jetée, et le feu de la batture Calf Pasture a été discontinué, mais on y a laissé le caisson qui servira de balise de jour. Le feu actuellement exhibé de la tour est blanc fixe, élevé à 28 pieds au-dessus de l'eau, et visible à 6 milles dans l'alignement.

Le second phare repose sur une jetée dans 7 pieds d'eau, à 1,440 pieds du quai Brighton, La jetée est surmontée d'une tour carrée en bois, haute de 47 pieds et peinturée en blanc. Le feu est rouge fixe, élevé à 45 pieds au-dessus de l'eau et visible à 6 milles. Avec le feu plus haut décrit, celui-ci forme un alignement qui conduit dans le milieu du chenal dragué, à partir du lac Ontario, passé Salt Point. Et avec le feu suivant il conduit à et de l'extrémité ouest du canal.

Le troisième phare repose sur une jetée dans 15 pieds d'eau, à 3,920 pieds du quai Brighton. La tour est un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc et a 30 pieds de hauteur. La jetée est octogone. Le feu est blanc fixe, élevé à 29 pieds au-dessus de l'eau, et visible à 3 milles. Il forme un alignement avec le feu précédent, et fait voir aussi une courbe dans le chenal dragué.

Vu l'établissement de ces feux d'alignement, le feu d'alignement de derrière qui était à Salt Point et qui indiquait l'alignement dans l'ancien chenal conduisant dans la baie Presqu'Ile a été discontinué.

A part les huit bouées-espars installées au cours de la dernière saison, une bouée-espar a été placée à l'extrémité du canal de la baie de Quinté, et toutes les bouées des alentours ont été mises sous le contrôle du surintendant du canal Murray.

Indépendamment de ces améliorations exécutées par le ministère de la marine, six nouveaux feux ont été établis l'année dernière sur les jetées et ponts du canal par

le ministère des chemins de fer et canaux ; ils sont régulièrement entretenus par le surintendant du canal, comme suit :—

1. Un feu rouge fixe, élevé à 19 pieds au-dessus de l'eau, sur une charpente carrée à jour et ayant la forme d'une pyramide, à 30 pieds de l'extrémité de la jetée nord, à l'entrée est du canal.

2. Un feu, élevé à 35 pieds au-dessus de l'eau, placé au-dessus de la pile tournante du pont de Carrying-Place, qui se trouve à 4,725 pieds, en montant le canal, du feu établi sur la jetée est. La lanterne est disposée de façon à ce que quand le pont est ouvert pour laisser passer les navires un feu blanc est exhibé au-dessus du bord sud de la pile tournante, et que quand le pont est fermé un feu rouge est exhibé directement au-dessus du milieu de la pile.

3. Un feu semblable au précédent, mais à 20 pieds au-dessus de l'eau, sur la pile tournante du pont du chemin de fer Northern-Ontario, leqnel se trouve à 1,500 pieds du pont de Carrying-Place dans la direction de l'ouest.

4. Un feu semblable, 35 pieds au-dessus de l'eau, sur le pont de Smithfield, qui traverse le canal presque à la moitié de sa longueur, ou à 6,600 pieds du pont du chemin de fer dans la direction de l'ouest.

5. Un feu semblable, à 35 pieds au-dessus de l'eau, sur le pont de Lovitt, qui traverse le canal à 6,490 pieds de son extrémité ouest, ou à 7,700 pieds du pont précédent dans la direction de l'ouest.

6. Un feu rouge fixe, visible à 4 milles, élevé à 14 pieds au-dessus de l'eau, reposant sur une charpente carrée à jour et ayant la forme d'une pyramide, à 30 pieds de l'extrémité extérieure de la jetée nord, à l'entrée ouest du canal.

Abords du pont de Kingston.

On a fortement représenté à notre ministère depuis quelques années l'urgente nécessité d'améliorer les abords du havre de Kingston pour la commodité des navires d'un fort tirant qui entrent dans ce port, spécialement à la fin de l'automne, avec des chargements de grain, et dans le cours de la dernière saison l'ingénieur en chef du ministère a fait un examen spécial et dressé un rapport au sujet des améliorations désirables. Comme partie de ces améliorations, il est question d'établir l'été prochain, sur la commune de Barriefield, des feux d'alignement destinés à conduire aux quais de fret en évitant les hauts-fonds, et des soumissions seront prochainement demandées pour la construction de tours squelettes en fer devant servir à cette fin.

Trois hauts-fonds isolés qui se trouvent dans le havre et qui jusqu'ici étaient indiqués par de petites bouées-espars, serviront dorénavant d'ancrage à de grandes bouées-plateformes carrées surmontées de balises en charpente très voyantes.

L'à-propos d'établir un cornet de brume à vapeur à Nine Mile Point est aussi à l'étude. En attendant, la cloche de brume a été transportée dans l'endroit le plus proéminent de la pointe et améliorée autant que possible. On y a dépensé $69.21.

Dickinson's Landing.

Un petit phare qui se trouvait à Dickinson's Landing, à la tête du canal Cornwall, et qui jusque-là avait été entretenu par le ministère des chemins de fer et canaux, a été, sur la recommandation de l'auditeur général, transféré au contrôle de notre ministère, le 1er juillet 1890. Une inspection de la tour du phare a fait voir

qu'elle était très détériorée, et comme c'était une bâtises petite et incommode, on a décidé de la remplacer par une tour nouvelle. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise par M. Wm. H. Miller, de Moulinette, dont le prix pour la nouvelle tour était de $253. L'ouvrage a été terminé le 5 octobre dernier, et il a coûté en totalité $326.33.

La nouvelle tour, qui repose sur la jetée dn côté sud de l'entrée ouest du canal Cornwall, est un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, et s'élevant à 22 pieds au-dessus de la jetée. Le feu est blanc fixe, dioptrique, et conduit du fleuve en amont, à l'entrée du canal.

Limekiln Crossing.

Les feux temporaires entretenus par notre ministère en aval du chenal dragué, à Limekiln Crossing, sur la rivière Détroit, vis-à-vis la gare du chemin de fer d'Amherstburg, dans la circonscription sud d'Essex, Ontario, ont été remplacés l'année dernière par deux bâtisses permanentes construites dans l'alignement du centre du chenal de 440 pieds. Ces bâtiments, consistant en tours squelettes de fer surmontées de lanternes métalliques, ont été fournis par la *Russell Wheel and Foundry Company* de Détroit, Michigan. Ils reposent sur des jetées de caissons construites sous le contrôle de l'ingénieur du gouvernement des Etats-Unis en charge des opérations de dragage à Limekiln Crossing. Cet arrangement a permis à notre ministère de faire construire les jetées à très peu de frais et sous une direction compétente. Nous nous sommes procuré les bâtiments en fer aux Etats-Unis, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, parce que nous ne pourrions avoir en Canada des offres raisonnables pour des bâtiments de ce genre. Depuis, des informations ont été prises à des usines canadiennes au sujet des constructions en fer, et il est probable que celles dont nous pouvons avoir besoin à l'avenir pourront être fabriquées dans le pays à un prix raisonnable.

Le coût total de cet ouvrage, y compris jetées, tours, lanternes, appareil d'éclairage et installation, a été de $1,861.

Brise-lames de Wiarton.

Afin de faciliter l'abord du nouveau brise-lames de Wiarton, à la tête de la baie de Colpoy, baie Georgienne, dans la circonscription nord de Bruce, Ontario, le ministère a voulu entretenir un feu sur perche à la tête du brise-lames du gouvernement. Ce feu, qui remplace celui que la municipalité entretenait auparavant, est exhibé d'une lanterne à lentilles, hissée au bout d'une perche de 15 pieds ayant un hangar blanc à sa base. Le feu est rouge fixe élevé à 19 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et doit être visible à 6 milles, de tous les points d'approche.

PRINCIPALES RÉPARATIONS FAITES AUX STATIONS.

Les caissons de protection commencés l'année dernière à la station de Colchester Reef et dont il était question dans le rapport annuel précédent ont été terminés sous la direction de M. Noble. Ces caissons entourent complètement la fondation en fer du phare, et leur construction à coûté $9,560.42.

Pointe aux Anglais.

Le phare de la Pointe aux Anglais, sur la rivière Ottawa, étant devenu peu sûr parce que le bois était pourri, il a besoin d'être remplacé par un neuf, et des soumissions ont été demandées à cet effet.

Feux d'alignement de Bois-Blanc.

Au cours de la dernière saison, une des petites tours d'alignement à la tête de Bois-Blanc, dans la rivière Détroit, a été détruite par l'incendie, et l'autre étant très délabrée, il a été décidé de les remplacer par des structures en fer. Ces deux tours squelettes de fer ont été construites par la *Canadian Bridge and Iron Company* de Montréal pour $573, prix du contrat. On croit qu'elles seront installées avant l'ouverture de la prochaine navigation.

Détroit Mississauga.

Des plaintes étant parvenues au ministère à l'effet que le cornet de brume de cette station, à l'extrémité ouest de l'île Grande Manitouline, lac Huron, ne donnait pas satisfaction, le ministère a fait remplacer le cornet par un sifflet à vapeur le 15 juillet dernier. Le nouveau signal est un sifflet du modèle communément appelé "chat sauvage," c'est-à-dire qu'il est muni d'un piston qui change le ton du son, lequel commençant bas, s'élève à un cri et se termine par une note basse. Les sons durent 8 secondes, à des intervales de 2 minutes. Des capitaines de navires ont rapporté que le changement donne complète satisfaction. L'exécution de cette modification a coûté $111.

Rondeau.

Le principal phore de Rondeau était une grande tour en bois à jour s'élevant à l'extrémité extérieure du brise-lames est. Le bois de la jetée de ce brise-lames étant pourri, il devint nécessaire soit d'enlever ou de refaire complètement son extrémité extérieure. Dans ces conditions, il fut décidé d'améliorer l'alignement en faisant du feu d'alignement intérieur le principal feu du lac et le plus élevé des deux, et en transportant ce qui avait été jusque-là le feu d'alignement de derrière à la place autrefois occupée par le feu principal.

Comme les travaux à faire comprenaient des améliorations considérables, qui n'avaient pu être spécifiées avant que quelque progrès eût été fait, il était impossible de donner ces améliorations à l'entreprise ; en conséquence, elles ont été exécutées sous la direstion de M. W. H. Noble, contremaître des travaux.

Le 1er octobre dernier, dans leur nouvelle situation, ils furent exhibés pour la première fois ; ils sont maintenant comme suit :—

La tour du feu d'alignement extérieur ou de devant est le même bâtiment qui était auparavant la tour du feu d'alignement de derrière. Elle repose sur un caisson construit sur l'extrémité extérieure du brise-lames est et est une charpente carrée en bois à jour, peinturée en blanc et mesurant 18 pieds de hauteur depuis le sommet du caisson jusqu'à la girouette de la lanterne. Le feu est blanc fixe, catoptrique, élevé à 34 pieds au-dessus du niveau du lac, et visible à 11 milles dans et par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

La principale tour du feu d'alignement intérieur ou de derrière est sur le même brise-lames est à 780 pieds N. par E. ½ E. du feu d'alignement de devant. La tour a été complètement reconstruite, et on n'a utilisé que l'ancienne lanterne métallique avec son appareil d'éclairage.

La tour neuve est une construction octogone en bois peinturée en blanc reposant sur une base de maçonnerie parée d'acier, construite à partir de la jetée de fondation et peinturée en brun.

Le feu est rotatif comme auparavant, donnant alternativement des éclats rouges et blancs toutes les 1½ minute. Il est élevé a 70 pieds au-dessus du niveau du lac et visible à 14 milles de tous les points d'approche par eau. Le changement a coûté $2,178.15 en totalité.

Rivière Thames.

A cette station la jetée, qui est en pilotis, a été complètement réparée. Déboursés: $172.56.

Ile aux Goëlands, lac Ontario.

La tour s'élève sur un haut-fond du lac Ontario, exposée à l'action des vagues, et est entourée de jetées en caissons. Dans le cours de la dernière saison, il a été nécessaire de faire des réparations considérables au boisage de ces jetées, et un côté en a été prolongé de 30 pieds pour donner un meilleur abri à la chaloupe du gardien. Ces travaux ont été exécutés sous le contrôle de M. Noble, et ont coûté $980.93.

Grand feu de Burlington Beach.

Le grand feu de Burlington Beach, qui est un feu côtier des lacs et un guide à Hamilton, a été amélioré par le remplacement de la vieille lanterne et de l'ancien appareil d'éclairage par des neufs d'un modèle moderne. Cette substitution a coûté $1,290.71.

Baie du Français.

L'extrémité extérieure de la jetée de cette station, sur laquelle repose le phare, a été réparée et la tour nivelée. Déboursés, $115.77.

Pointe Plaisante.

L'habitation a été réparée, et une nouvelle pompe fournie. Déboursés, $138.52.

Ile Nottawasaga.

Une nouvelle plateforme a été construite depuis l'habitation jusqu'à la tour. Les matériaux ont coûté $18.74, et l'ouvrage a été fait par le gardien.

Killarney.

Une nouvelle cuisine a été ajoutée à l'habitation. Coût, $175.

Ile Boyd.

Le gardien a reçu $80 pour faire ajouter une cuisine à son logement.

Cap Robert.

Ici le gardien a construit un quai à ses frais, mais le ministère lui a donné $24 pour le couvrir de madriers.

Lac des Chênes, rivière Ottawa.

La jetée sur laquelle la tour est assise a été réparée. Déboursés, $28.50.

En outre de ce que dessus, le peinturage et les réparations nécessaires ont été faits aux divers postes par les gardiens.

DIVISION DE QUÉBEC.

Cette division comprend les phares et phares flottants en aval de Montréal, sur le Saint-Laurent, ceux de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog, ainsi que tous les phares, phares flottants, sifflets de brume à vapeur, bouées et balises du fleuve et du golfe Saint-Laurent, dans les limites de la province de Québec, en même temps que ceux de la côte nord-ouest de Terreneuve et de la côte du Labrador. Cette division est administrée par M. J. U. Gregory, l'agent du ministère à Québec qui, à part le service des phares, a aussi sous son contrôle les vapeurs fédéraux *Alert* et *Druid*, de même que la police fleuviale de Québec.

Indépendamment de ses fonctions d'agent du ministère de la marine et des missions que le ministère des pêcheries peut lui donner à remplir dans le port de Québec, M. Gregory est surintendant de la police fluviale et préposé à l'engagement des matelots dans ce port, il exécute les ordres du conseil de commerce britannique en rapport avec les marins dénués de ressources, les naufrages et les accidents en mer, et est receveur d'épaves.

Son personnel d'employés se compose de MM. L. A. Blanchet, comptable et sous-préposé à l'engagement des matelots ; G. H. O'Forrell et A. Hamel, commis; N. Fitzhenry, garde-magasin et gardien de quai. Le capitaine Larochelle, inspecteur des feux et pilote, est aussi attaché à l'agence. Les ateliers sont sous le contrôle de C. Vézina, maître-forgeron de navires, et T. Routhier, maître-charpentier.

A la clôture de la navigation, cette division comptait 151 feux fixes et rotatifs, 10 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur, 8 canons de brume, 2 stations de brume explosives, 11 cornets de brume à vapeur, 118 bouées, dont 8 sont à gaz, 59 balises et 10 canots de sauvetage pour servir dans les glaces.

Pendant la dernière raison, le steamer *Druid* a approvisionné les phares entre Québec et Montréal, et fait le service des bouées à gaz et autres. Il a aussi approvisionné les phares entre Québec et la Pointe au Père.

Le steamer *Alert* a approvisionné tous les phares du bas du fleuve, du golfe, de la baie des Chaleurs, du détroit de Belle-Isle, du Labrador et de la côte nord-ouest de Terreneuve.

Tous les feux, signaux de brume, etc., de cette division, ont été inspectés par le capitaine Larochelle, inspecteur. Le capitaine Demers, du *Druid*, a aussi inspecté quelques-unes des stations qu'il approvisionnait.

NOUVEAUX FEUX ET SIGNAUX DE BRUME.

Bersimis.

Le 20 août dernier, deux feux d'alignement sur perches ont été mis en opération au confluent de la rivière Bersimis, dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec.

Ces deux feux sont installés sur une langue de sable s'étendant vers l'ouest à partir du poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson sur le côté nord de l'embranchement de la rivière et formant partie de la réserve des sauvages Betsiamits, et tous deux sont blancs fixes et exhibés de lanternes à réflecteurs hissées sur des mâts. Ils doivent être visibles à une distance de 3 milles dans et par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

Le mât d'alignement extérieur s'élève sur la rive, aussi près du niveau des hautes eaux qu'il était prudent de le placer. Le feu est à 30 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mât a 20 pieds de hauteur et est surmonté d'une balise de 10 pieds carrés en forme de diamant et faisant face au chenal pour le rendre plus visible comme amer de jour. Le tout peinturé blanc.

Le mât de derrière est situé à 350 pieds nord-ouest 3-8 nord (N. 65° franc O.) de l'autre. Le feu est à 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mât est semblable à celui de devant et mesure 30 pieds de hauteur.

Ce feu a pour objet d'indiquer la meilleure route à suivre au-dessus de la barre de sable qui s'étend à plus d'un mille en dehors de la Pointe Bersimis et est recouverte de 4 pieds d'eau à eau basse à son endroit le moins profond. En dedans de la pointe l'eau est bien meilleure.

Les travaux en rapport avec l'établissement de ces feux ont été exécutés par la Compagnie de bois du Saint-Laurent, et ils ont coûté $197.

Cap Chatte.

Le 15 août dernier, un signal de brume explosif a été établi à la station de Cap Chatte, sur la côte nord du golfe; il consiste en gargousses à fulmicoton faisant explosion à une hauteur d'environ 100 pieds au-dessus de l'eau et tirées d'une grue placée sur le bord de la falaise, à l'est du phare.

Une gargousse est tirée toutes les 20 minutes.

L'établissement de ce signal a coûté $180.43, et on a augmenté de $200 par année le salaire du gardien à cause du travail supplémentaire et des nouveaux risques qu'il entraîne. Cette amélioration a été faite sur la recommandation de M. Anderson et du capitaine Smith, M.R.

Cap de la Madeleine.

Pour continuer le même plan d'amélioration, on a décidé d'établir un sifflet de brume à vapeur à la station du Cap de la Madeleine, sur la côte sud du golfe Saint-Laurent. Les plans et devis nécessaires ont été préparés, et des soumissions vont être demandées dans le cours de cet hiver pour faire et terminer cet établissement l'été prochain.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Pointe aux Citrouilles.

Pendant plusieurs années, un feu temporaire sur perche a été maintenu à la Pointe aux Citrouilles, dans le comté de Champlain, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal. Ce feu ayant été très utile, on a décidé de le continuer permanemment. En conséquence, un emplacement a été acheté, des plans et devis ont été préparés pour l'établissement d'une petite tour sur jetée, et des soumissions à cet effet vont être demandées cet hiver.

Cap de la Madeleine.

Comme l'eau gagnait la tour du feu d'alignement d'aval, au Cap de la Madeleine, dans le comté de Champlain, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, il a fallu déplacer le bâtiment, et on a profité de l'occasion pour améliorer l'alignement en accroissant la distance entre les deux tours et en augmentant la

hauteur des deux bâtiments. Le feu d'alignement de devant a été reculé à 290 pieds N. 60° 30″ E. de l'emplacement qu'il occupait auparavant, et il se trouve maintenant à 230 pieds en arrière du bord de l'eau, à 2½ milles en aval de l'église paroissiale du Cap de la Madeleine. Le bâtiment consiste en une tour en bois, carrée en plan, surmontée d'une lanterne polygone, et mesure 20 pieds de hauteur de sa base à la girouette de la lanterne : le tout peinturé en blanc. Le feu est blanc fixe, élevé à 44 pieds au-dessus du niveau du fleuve, et doit être visible à 6 milles dans l'alignement. L'appareil d'éclairage est catoptrique. La tour de derrière est à 536 pieds N. 60° 30″ E. de celle de devant, et porte un feu semblable, élevé à 54 pieds au-dessus du niveau de l'eau et qui doit être également visible à une distance de 6 milles; le bâtiment a 36 pieds de hauteur. Les deux feux en alignement conduisent à l'entrée d'amont du chenal au nord de la batture Provencher. Les travaux nécessités par ces améliorations ont été exécutés à l'entreprise par M. F. A. Verrette, de Trois-Rivières, dont le prix de contrat était de $530.

Phares-flottants de la batture des Trembles.

Les bateaux-phares provisoirement établis sur la batture des Trembles, dans le fleuve Saint-Laurent en amont de Québec, entre Sainte-Croix et Saint-Antoine, ont été de nouveau tenus en place pendant la dernière saison; l'expérience ayant démontré qu'ils sont d'une grande utilité, spécialement pour les navires d'un fort tirant d'eau, il est question de marquer parmanemment ces récifs au moyen de bouées-gaz semblables à celles qui servent dans le fleuve en aval de Québec. On se propose de faire confectionner ces bouées en Canada; des plans ont été préparés et des soumissions demandées en conséquence.

Pointe-au-Père.

Dans le cours de l'hiver 1890-91 un nouvel appareil d'éclairage a été installé dans le phare de la Pointe-au-Père, sur la côte sud du fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, et depuis l'ouverture de la navigation l'année dernière a été changé de blanc fixe qu'il était en un feu blanc rotatif, avec jets de lumière atteignant leur plus vif éclat toutes les 20 secondes. L'appareil d'éclairage est catoptrique. Le feu se trouve à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être vu de tous les points du côté de la mer. Cette amélioration a été faite comme partie du plan recommandé par MM. Anderson et Smith à la suite de leur inspection en 1890.

Pointe Sainte-Anne.

Suivant aussi les conclusions du même rapport, le cornet de brume à vapeur qui était installé à la Pointe Sainte-Anne fut discontinué à l'ouverture de la navigation l'année dernière, et le département n'a pas reçu de plaintes à l'occasion de ce changement.

Cap Chatte.

Cependant, des rapports très favorables ont été reçus au sujet de l'utilité des signaux explosifs établis à Cap Chatte, dans les mêmes parages, et le département est convaincu que ce changement a été dans l'intérêt de la navigation.

Cap Gaspé.

Le 7 novembre 1890, le phare et le logement du gardien du Cap Gaspé furent détruits par un incendie, et au mois de mai dernier des menuisiers furent demandés

pour la construction d'un nouveau bâtiment. Un seul soumissionnaire se présenta avec une proposition de $2,980, M. Adolphe Rousseau, de Williamston, Ontario; mais, appelé à compléter son contrat, il s'y refusa, et de nouvelles soumissions furent demandées. Elles arrivèrent le 5 septembre dernier, et la plus basse, celle de M. E. T. Nesbitt, de Québec, pour $3,480 a été acceptée, avec l'entente que les travaux seront terminés pour le 1er août prochain.

Pointe Riche.

Au cours de la dernière saison, on a recueilli l'opinion des capitaines de navires qui passent par le détroit de Belle-Isle sur l'à-propos de rétablir le phare de la pointe Riche détruit par un incendie. Une majorité de ces messieurs optant pour que le feu reste à la même place qu'il occupait auparavant, des plans ont été préparés et des soumissions vont être demandées pour construire un nouveau phare en cet endroit et le terminer aussitôt que possible après l'ouverture de la navigation le printemps prochain. Le feu sera très puissant à éclats.

Ile-aux-Grues.

A l'ouverture de la navigation, l'année dernière, le feu établi à l'extrémité extérieure du quai de l'Ile-aux-Grues, dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, fut changé de blanc fixe à blanc occultant, étant obscurci pendant 4 secondes toutes les demi-minutes au moyen d'écrans rotatifs. L'appareil d'éclairage est dioptrique, du 6e ordre. Le feu est à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Belle-Isle.

Le 15 août dernier le signal de brume du poste de Belle-Isle fut changé. Le canon de brume qui était auparavant tiré toutes les demi-heures a été remplacé par des fusées ou bombes à fulmi-coton, allumées à des intervalles de 20 minutes, près du phare d'amont, à une hauteur de 400 pieds au-dessus de la mer, et lancées à une distance d'environ 500 pieds dans une direction sud et éclatant à une grande hauteur dans l'air.

On croit que ces signaux, vu le bruit perçant que produit leur détonation et le fait qu'ils sont lancés très loin avant d'éclater, seront entendus à une bien plus grande distance que le canon; en outre, ils peuvent être tirés plus fréquemment que les canons sans plus de frais.

Phares flottants du lac Saint-Pierre.

Dans le cours de l'hiver on a amélioré les bateaux-phares du lac Saint-Pierre en enlevant leurs mâts surmontés de boules qui servaient de signaux de jour et en construisant dans leur centre des tours octogones surmontées de lanternes qui étaient auparavant placées sur les ponts. Ce changement a eu pour effet de mettre les feux à une plus grande hauteur au-dessus de l'eau et de les laisser voir sans interruption de tous les points d'approche. Les tours sur le pont sont peinturées en blanc, et les lanternes également en blanc avec couvertures rouges. Les feux se trouvent maintenant à 22 pieds au-dessus de l'eau. L'appareil d'éclairage se compose de lentilles dioptriques de petites dimensions et exhibe un feu rouge vif qui doit être visible à 9 milles. Ce changement a coûté $550.

A part les travaux dont précède l'énumération, on a fait le peinturage et les petites réparations ordinaires aux stations qui en avaient besoin.

CHANGEMENTS DANS LES BALISES ET LES BOUÉES.

Platon.

Deux balises de jour ont été installées pour marquer la ligne du milieu du chenal des navires récemment relevé, à la Barre à Boulard, dans les rapides Richelieu, en amont de Québec.

La balise de devant se trouve à 2,470 pieds N. 41° 45′ E. du feu d'alignement de derrière de Platon, près du bord du rocher escarpé.

Du côté de l'eau elle présente une face rectangulaire consistant en pièces d'assemblage de 18 pieds de haut sur 13 de large, appuyées sur deux poteaux de 50 pieds de hauteur. Elle est peinturée en blanc, avec une raie verticale noire de 3½ pieds de large au milieu. Le sommet se trouve à 170 pieds au-dessus de l'eau haute.

La balise de derrière est à 2,770 pieds E. N.-E. ¼ E. de celle de devant, sur un terrain élevé. Elle est des mêmes type et dimension que la première et peinturée comme elle, mais repose sur des poteaux de 37 pieds de hauteur. Son sommet est à 234 pieds au-dessus de l'eau haute.

L'ouvrage a été fait par M. James Howden, contrôleur des travaux publics, en charge du dragage, et a coûté $377 au département.

Baie Washsheecootai.

Au cours de l'été dernier, le capitaine du steamer fédéral *La Canadienne* profita d'une visite qu'il faisait à la baie Washsheecootai, sur la côte nord du golfe Saint-Laurent, pour installer sur l'île, qui se trouve à la tête de la baie, une balise blanche en forme de cône de 25 pieds de haut et qui, donnant nord-est, conduit dans la baie en parant toutes les battures, et vers l'ouest du rocher dangereux qui se trouve sur le côté est de la baie. En même temps il rétablit la balise sur l'Ile-à-la-Balise, et en installa une semblable sur l'île Anicon, dans le même endroit.

Batture de Beauport.

Dans le cours de la dernière saison, une bouée-baril en bois rouge a été installée sur la batture de Beauport, pour en marquer l'extrémité extérieure, et une bouée du même genre a été mouillée à Château-Richer, dans le chenal nord de l'Isle d'Orléans. Ces bouées sont en plus de celles qui étaient auparavant entretenues par l'agence de Québec.

Bouées d'hiver.

Huit grandes bouées de bouts de mâts ont été préparées l'année dernière pour remplacer les plus importantes bouées-barils à la clôture de la navigation, afin qu'on puisse s'en servir pour guider les derniers navires qui partent lorsque les autres bouées sont enlevées à cause de la glace; on a l'intention de les laisser en place tout l'hiver, et si elles se perdent, leur faible prix de revient rendra la perte insignifiante. Ces bouées ont été placées comme suit:

Isles-aux-Grues, petit chenal—1 rouge et 1 blanche.

Isle-aux-Grues, battures—1 rouge avec bandes horizontales noires.

Chemin du chenal—1 à carreaux noirs et blancs.

Milieu de la traverse, extrémité-ouest—1 rouge.

Pointe Saint-Roch—1 noire.

Batture du Pèlerin—1 noire.

Rocher nord-est de Barrett—1 à carreaux noirs et blancs.

L'antomne dernier, ces bouées ont rendu de bons services et amplement compensé le prix et le risque de leur établissement. Le pilote du steamer Allan *Newfoundland* a déclaré qu'elles l'avaient considérablement aidé à descendre ce navire. Elles ont aussi servi au steamer qui est allé à Anticosti le 5 décembre dernier pour en ramener l'équipage naufragé du trois-mâts-barque norvégien *Anna*, ainsi qu'au remorqueur à vapeur américain *Pentagoet.*

Bouées-gaz changées.

Pour donner suite au plan adopté de changer la nature des feux partout où cela peut se faire sans dépenses excessives, les feux-gaz exhibés par trois bouées dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, ont été changés, le 25 août dernier, de blancs fixes en blancs occultants dont l'occultation dure environ six secondes. Ces bouées sont celles établies à Barrett-Ledges sur la batture du Pèlerin et sur le chemin du chenal, et les changements en question ont été opérés dans le but de rendre les feux plus distincts et empêcher de les confondre avec ceux des petits caboteurs.

Le service des bouées-gaz a été fait par le vapeur *Druid*, et elles demandaient beaucoup d'attention ; celles qui se trouvaient dans les chenaux les plus fréquentés ont été particulièrement sujettes à voir leur feu éteint par abordage avec de petits navires.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, placée sous le contrôle de M. H. W. Johnston, agent du ministère dans cette province, possède aujourd'hui 175 phares exhibant 188 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 14 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 1 station de bombes à signaux, 13 bouées automatiques à signal, 9 bouées-cloches en fer, 110 bouées-barils en fer, environ 660 bouées de bouts de mâts et autres petites bouées, 8 balises fixes, 15 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours et 4 stations de signaux. Le steamer fédéral *Newfield* est aussi sous le contrôle de cette agence.

Les phares, signaux de brume et stations de sauvetage ont été visités par M. C. A Hutchins, surintendant des phares de la Nouvelle-Ecosse. M. Warner le mécanicien du *Newfield*, a aussi examiné les chaudières et les machines, lorsque l'occasion s'en est présentée.

FEUX NOUVEAUX.

Les deux nouveaux phares dont la construction avait été autorisée pour cette année ne sont pas encore établis, pour les raisons suivantes :—

Dover—A l'ouest d'Halifax.

On avait d'abord pris des mesures pour construire un phare sur l'île de Meaghar ; mais n'ayant pu acquérir un titre au terrain, il fallut chercher un autre emplacement favorable. A cette fin, le contrôleur des feux visita la localité et consulta les habitants qui avaient des intérêts dans la navigation. Il en résulta que l'extrémité

méridionale de l'île de Callaghan fut choisie comme étant un meilleur site que celui de l'île de Meaghar, attendu qu'il offrait une conduite directe dans le havre de Dover et convenait mieux à un phare de havre. Finalement il fut arrêté de contruire là, et le terrain fut acheté. Subséquemment une pétition fut reçue à Ottawa contre ce choix et en faveur de l'île de Meaghar. Après nouvelle étude, les officiers du département décidèrent que l'île de Callaghan était l'emplacement le plus favorable, et en fin de compte M. Martin Fader, de Spry Bay, reçut le contrat de la construction d'un phare en cet endroit pour la somme de $1,200. Les travaux commenceront le printemps prochain, dès que le temps le permettra.

Ile Candlebox.

La construction d'un phare, ainsi que l'autorisation en avait été donnée, fut retardée principalement par suite de la différence d'opinion qui existait parmi les habitants de l'endroit sur la question de savoir si Ellenwood ou l'île Candlebox offrait le site le plus favorable à l'établissement d'un feu destiné à guider les navires dans la passe des goélettes ou passe Ellenwood. Il fut décidé par les officiers du département que l'île Candlebox était préférable parce qu'elle offrait une conduite directe dans la passe des goélettes par le sud et qu'elle est visible aux navires approchant soit l'entrée nord ou l'entrée sud. Des soumissions ayant été demandées et reçues, on jugea que la plus basse était encore trop élevée ; on décida en conséquence que la construction des bâtiments nécessaires commencerait aussi tôt que possible le printemps prochain, et que les travaux seraient exécutés à la journée sous le contrôle d'un contremaître compétent nommé par le département.

PRINCIPALES RÉPARATIONS FAITES AUX PHARES ACTUELS.

Voici un état des principales réparations et améliorations faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière :

Meagher's-Beach.

Pour arrêter les empiètements de la mer on a essayé de protéger la grève, sur le côté intérieur du phare, en construisant deux clayonnages en caissons de 50 pieds de long chacun et remplis de roches. Un rapport des résultats sera fait en temps voulu. Des réparations considérables ont été faites au brise-lames sur le côté sud de la grève en renouvelant la garniture de madriers et en renforçant avec des tirants en fer le brise-lames qui a éte rempli de roches. Le bâtiment a été peinturé.

Pope's-Harbour.

Toit du phare recouvert en bardeaux, nouvelles gouttières posées, châssis de fenêtres réparés et plombés. Cale des chaloupes réparée, et tous les bâtiments peinturés.

Sheet-Rock.

Cale des chaloupes refaite et balastée. Toit du phare recouvert en bardeaux. Mur de fondation du dépôt d'huile reconstruit. Cheminée réparée. Egoût refait. Trottoir de planches refait entre le débarcadère et le phare.

Beaver-Harbour.

Nouvelle lanterne de cuivre.

Ile Wedge.

Installé une trompette de brume à main de Pilley qui répondra aux signaux des navires en mer. Nouvelles voiles pour la chaloupe, et bâtiments peinturés.

Tor-Bay.

$103.02 ont été dépensés pour réparer le chemin qui conduit de la station à la grande route, 2½ milles.

Canso-Harbour.

Plancher de la lanterne réparé, nouvelle chaloupe et 3 lampes neuves fournies. Bâtiment peinturé.

Canso-Nord.

La plateforme du phare a été reconstruite, et une nouvelle lanterne en fer de 12 pieds, fournie par la maison Chanteloup, a été installée pour remplacer l'ancienne qui était condamnée. Lampes A remplacées par des lampes de grandes dimensions à mèches plates. Angle du mur de fondation démoli et reconstruit. Grange réparée et couverte en bardeaux, et chemin partant du débarcadère réparé. Ces travaux ont été exécutés par des ouvriers de l'endroit sous la direction du contremaître James Mackay. Ces réparations et améliorations ont couté $950.

Crichton's-Head.

Bâtiments peinturés. Extrémité sud du brise-lames prolongée de 30 pieds dans la rive.

Cow-Bay.

La grue de la lanterne et le toit du bâtiment, qui avaient été détruits par une tempête, subissent des réparations, et la lanterne, qui avait été avariée, est remise en ordre.

Isle Flint.

Les six lampes à bec A ont été remplacées par six autres à bec B, de nouveaux réflecteurs fournis et les bâtiments peinturés. Des matériaux seront envoyés l'année prochaine, ainsi que l'autorisation en a été donnée, pour construire une cabane à chaloupe.

Isle Bird.

Une nouvelle cabane à chaloupe, de 24 x 12 pieds, a été construite par le gardien et a coûté $100.

Ingonish.

Toit du logement, porche, cuisine et dépôt d'huile recouverts en bardeaux. Avaries faites par le tonnerre au phare réparées. Gouttières posées tout autour du toit du logement. Plateforme de la lanterne recouverte de toile à voiles et balustrade refaite. Nouveau châssis au dépôt d'huile. Nouvelle plateforme à l'entrée du logement. Partie du mur de fondation du logement démolie et reconstruite, et le reste jointoyé. Mur de fondation du dépôt d'huile jointoyé. Nouveau fond de brique posé à la citerne dans la cave, et paroi réparée avec du mortier.

Cap Nord.

Des matériaux destinés à la construction d'une cabane à chaloupe furent débarqués par le *Newfield* (la charpente avait été préparée à Halifax), et le gardien reçut instruction de procéder à la construction. Bâtiments peinturés.

Cap Saint-Laurent.

Les ouragans du mois de décembre dernier avaient fait des ravages considérables à cette station, et le feu a dû être discontinué jusqu'à ce que les réparations nécessaires eussent été faites. Au printemps ces réparations furent exécutées par M. Noble qui installa aussi deux lampes Chance pour remplacer celles qui avaient jusque-là servi temporairement.

Ile Margaree.

Une nouvelle chaloupe de 18 pieds a remplacé celle qui s'était perdue dans les tempêtes du mois de décembre, et un nouveau porche a été construit au logement. Bâtiments peinturés.

Cap Saint-George.

Des réparations considérables ont été faites à cette station, y compris réfaction de la couverture du phare, nouveaux seuils, solives et plancher en bas, et grange réparée. Les bâtiments ont tous été peinturés. On a substitué des lampes B aux lampes A, et fourni des réflecteurs.

Ile Caribou.

La terre s'étant éboulée en avant du phare, il devenait nécessaire soit de reconstruire le brise-lames qui avait été presque totalement détruit par les ouragans de l'hiver dernier, ou de transporter le phare en arrière dans un endroit plus sûr. Ce dernier parti ayant été adopté, des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées. Le contrat fut adjugé à M. Hugh Henderson, de Pictou, pour la somme de $525, et les travaux furent exécutés sous le contrôle de M. George Chisholm, de Caribou, nommé inspecteur. Plus tard, le dépôt d'huile fut aussi transféré en lieu sûr par M. Chisholm pour $15.

Ile Amet.

Le brise-lames et le mur de pierre ayant été avariés par des tempêtes, des matériaux furent expédiés par le *Lansdowne* pour les réparer. M. John Mulrony, d'Halifax, conduit actuellement ces travaux à l'exécution desquels il emploie des ouvriers de la localité.

A L'OUEST D'HALIFAX.

Sambro.

L'habitation du gardien a été recouverte en bardeaux, et plusieurs réparations de détail ont été faites. La toiture du magasin, au débarcadère, a été recouverte en bardeaux.

Ile de Westhaver.

Nouvelle lanterne fournie. Abri, cabane de la chaloupe, et cale réparés.

Port Mouton.

Le quai, au débarcadère, ayant été emporté, un nouveau quai avec cale et cabane à chaloupe ont été construits dans un endroit plus abrité.

Little-Hope.

Des roches que la mer avait apportées au débarcadère ont été enlevées, et la cale a été réparée. Le gardien ayant fait rapport que l'intérieur du brise-lames était probablement détérioré et conséquemment dans une condition dangereuse, cette construction a été ouverte et examinée complètement. On l'a trouvée parfaitement saine; le boisage, à l'intérieur, se composait de pruche blanche. Quelques réparations ont été faites au couronnement du brise-lames. Bâtiments peinturés.

Ile de Carter.

Cabane à chaloupe et cale construites. Couverture du logement recouverte en bardeaux, et réparations de détail faites. Bâtiments peinturés. Nouvelle ombrelle de zinc posée dans l'intérieur de la lanterne pour protéger les lampes.

Gull-Rocks.

Bâtiments peinturés, et plan dressé pour la construction d'un embarcadère l'année prochaine. Nouvelle longue-vue fournie.

Shelburne.

A l'aide d'un crédit de $240, le gardien est à réparer le chemin qui part du débarcadère. Trois nouvelles lampes fournies.

Baccaro.

Plancher du dépôt d'huile refait et 5 contrevents fournis au logement.

Cap de Sable.

Nouveau porche mis à l'habitation du gardien, toitures recouvertes en bardeaux, et autres réparations effectuées. On a beaucoup amélioré ce feu en coupant un certain nombre de barreaux de fenêtre de la lanterne et en substituant dans celle-ci des verres de 73 + 24 à ceux de 12 + 18. Les 9 lampes à bec circulaire ont été changées pour des lampes à mèche plate de grandes dimensions.

Pubnico.

Le brise-lames qui entoure le phare ayant été considérablement avarié par les tempêtes de l'hiver dernier, il fut reconstruit sur une longueur de 150 pieds, sous la surveillance du gardien, pour $183. Nouvelle pompe installée dans la cuisine.

Phare-flottant de Barrington.

Ponts calfatés, manœuvres munies de nouvelles aiguillettes, et cale peinturée. Nouvelle trompette de brume.

Havre Abbott.

Un mât permanent, avec hangar à la base, a remplacé celui qui servait auparavant. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise par M. M. d'Entremont pour $125. On a fait l'acquisition d'un demi-acre de terre avec droit de passage jusqu'au débarcadère.

Argyle.

Le terrain du gouvernement a été entouré d'une clôture de fil métallique, et le débarcadère réparé. Une brouette et les outils nécessaires pour faire les réparations ordinaires ont été fournis.

Yarmouth.

Le porche du logement a reçu un nouveau seuil et un nouveau plancher. La plateforme en arrière du logement a été réparée. Les plafonds et murs de deux chambres ont été refaits et la cheminée réparée.

Ile Bunker.

Quelques réparations nécessaires ont été faites au caisson, et une nouvelle porte avec seuil a été fournie au phare.

Kingsport.

La petite tour qu'il y avait à l'extrémité de la jetée de Kingsport a été, dans la nuit du 24 mars 1891, détruit par un incendie déterminé par l'explosion d'une lampe. Des plans et devis ont été préparés, et des soumissions demandées pour une nouvelle tour. Le contrat fut adjugé à S. S. Crowe, de Truro, pour la somme de $185, et le nouveau phare terminé le 16 septembre. Dans l'intervalle, une lanterne hissée au bout d'un mât a fourni le feu.

La nouvelle tour est un bâtiment carré en bois surmonté d'une petite lanterne également en bois, le tout peinturé blanc. La hauteur de la girouette de la lanterne au-dessus de la jetée est de 23 pieds.

Réparations générales.

A part les ouvrages plus haut décrits, plusieurs réparations de détail, ainsi que des améliorations incidentes, ont été faites à un grand nombre de stations.

A toutes les stations qui avaient besoin d'être préservées, il a été fait du peinturage, généralement par les gardiens qui ont pris la peinture dans les magasins du département.

SIGNAUX DE BRUME.

Cap Race.

Le signal automatique Crosby a été amené pour être réparé. Injecteur et installations fournis pour la chaudière au débarcadère.

Cranberry-Head.

Pistons à vapeur et à air renouvelés, et ressorts changés bout pour bout. Chaudière regarnie de tubes. Perçoir à rochet et forets fournis. Plancher de la chambre de la machine réparé.

Scatarie.

Plaques du fond de la chaudière enlevées, fuites aveuglées et plaques replacées. Douze tubes neufs posés à la chaudière. Joint du tuyau de la vapeur rendu étanche, et un nouvel autoclave posé.

Ile Cranberry.

Une nouvelle chaudière horizontale, fabriquée par la compagnie de fonderie de Truro, a été envoyée et installée. La vieille chaudière a été retirée et réparée par M. N. Evans, puis remise en place avec ses raccordements. Nous avons maintenant deux bonnes chaudières qui mettent la trompette de brume en mouvement. La machine a été retirée, réparée et envoyée à Yarmouth pour les nouvelles chaudières qui sont en voie d'installation à cette station.

Sambro.

Le 15 juin, le sifflet de brume a été remplacé par un signal de fusées à bombes tirées toutes les 20 minutes. Les chaudières sont usées et condamnées. Les deux machines ont été retirées et remises en ordre pour Chebucto-Head. Tous les tuyaux et emménagements seront utilisés autant que possible pour la nouvelle station de Chebucto-Head. Le condenseur sera retiré et on en fera ce qui sera ordonné. Une grue pour tirer les gargousses à fulmi-coton a été construite, et on a fait au bâtiment tous les changements nécessaires à un magasin, etc.

Ile Cross.

La chaudière regarnie de tubes. Injecteur réparé, et nouveaux tuyaux, soupapes, etc., fournis. Fuites aveuglées sous les supports. La construction d'un hangar à charbon au débarcadère et celle d'un réservoir près de la maison du sifflet ont été remises à l'année prochaine, vu l'urgence de travaux plus pressants.

Cap Roseway.

Chaudière regarnie de tubes et tuyaux de raccord renouvelés. Plaque de tête de tube renouvelée.

Cap de Sable.

Une chaudière nouvellement fabriquée par W. G. Matheson au prix de $1,181.25, a remplacé l'ancienne qui avait été condamnée ; tous les tuyaux et raccords ont été examinés et remplacés où il le fallait ; la chaudière a été munie d'un injecteur. Ouvrage exécuté par Power et Cie. Toiture du hangar à charbon exhaussée et recouverte en bardeaux.

Ile Seal.

Débarcadère réparé, et bordage renouvelé. Bâtiment peinturé.

Un robinet composé et un injecteur posés à la chaudière.

Ile Brier.

Une nouvelle chaudière fabriquée par W. G. Matheson a été fournie, l'ancienne étant condamnée. Toutes les réparations et réfactions nécessaires ont été faites aux ajustages. Ouvrage exécuté par W. et A. Moir, d'Halifax. Un nouveau sifflet de 10 pouces fourni. Une nouvelle cheminée construite, et des réparations nécessaires faites au réservoir de la maison du sifflet.

Digby.

Deux nouveaux tubes de cuivre placés dans la vieille chaudière, et deux brides du réceptacle conique de la chaudière neuve réparées.

Rivière-aux-Pommes.

Nouveaux tubes posés à la vieille chaudière. Une nouvelle chaudière horizontale a été envoyée pour remplacer l'ancienne qui était usée. La machine sera déplacée pour permettre de construire des contre-forts devant la soutenir. Brouette fournie. Bâtiments peinturés.

Cap d'Or.

Tous les bâtiments de cette station sont vieux et ont besoin de réparations considérables. Actuellement on fait des réparations partielles nécessaires aux hangars à

charbon de la station et de l'Anse du fer à cheval, ainsi qu'au réservoir ; on est aussi à poser 1,000 pieds de conduite d'eau de 1½ pouce depuis la source jusqu'au réservoir. Posé de nouveaux tubes à la chaudière. Fourni : un bloc à soupape, un manomètre, un bouchon de trou d'homme, une soupape d'alimentation, une coupe à l'huile pour cylindre et une soupape sphérique.

Meagher's-Beach.

Une nouvelle citerne en brique a été construite sous la chambre de la machine, et les deux autres réservoirs ont été réparés. De nouveaux raccords ont été faits avec la chaudière, et une nouvelle brouette a été fournie.

Signal de brume de Yarmouth.

L'année dernière le ministère décida d'installer une chaudière de rechange à cette station, et comme celle qui servait alors n'était plus en bon état, il résolut de fournir deux chaudières neuves. Un examen minutieux de la maison du sifflet fit constater qu'elle était si détériorée qu'on décida de construire un nouveau bâtiment pour les nouvelles chaudières. Des plans et devis furent préparés à Ottawa pour la construction d'un bâtiment en brique de 57 x 29 x 15 pieds divisé, au centre, par un mur transversal, en deux compartiments : un pour la chambre de la machine et l'autre pour la soute au charbon. Le temps étant trop court pour demander des soumissions, et l'entreprise couvrant des réfactions qui ne pouvaient pas être spécifiées d'une manière exacte, instruction fut donnée de faire exécuter les travaux à la journée sous la direction du contrôleur des phares. M. Benj. Williams, constructeur, de Yarmouth, fut constitué contremaître, et les matériaux furent achetés aux meilleures conditions possibles. Le nouveau bâtiment a été construit en avant du réservoir circulaire, faisant face au détroit de Yarmouth, et les travaux achèvent ; dans quelques jours les charpentiers auront terminé l'intérieur de la chambre de la machine, et ce sera tout. Les deux citernes en brique sous la chambre de la machine de l'ancien bâtiment ont été complètement réparées et cintrées avec de la brique, et les cintres cimentés et pourvus de trous d'homme. Des tuyaux de cuivre, posés dans le sol, conduisent l'eau du grand réservoir et des citernes dans la chambre des machines du nouveau bâtiment. Un mur de pierre d'environ 5 pieds de profondeur et 12 pieds de hauteur a été construit en avant de la maison du sifflet pour donner un espace uni en avant du bâtiment. Le réservoir circulaire a été débarrassé des madriers pourris qui recouvraient ses parois, et la couche de ciment dont les murs de brique étaient enduits a été réparée aux endroits où elle en avait besoin. La toiture du réservoir a été recouverte avec de la composition Sparham. Le charbon sera transporté de l'ancien bâtiment dans la nouvelle soute, et l'ancien bâtiment lui-même a été démoli. Il avait été question de construire un tramway muni d'un cabestan à vapeur entre le débarcadère et la soute à charbon ; mais comme il serait difficile de pousser le tramway jusqu'au débarcadère à cause des marées et de la longue côte rocheuse, on étudie le plan d'y substituer une grue qui serait mue par la vapeur et qui prendrait le charbon tout près de la marque des hautes eaux, ce qui sauverait le transport.

Une des nouvelles chaudières a été mise en place et la compagnie *Burril Johnson Iron*, de Yarmouth, est à poser les tuyaux de communication. Cette chaudière a été construite à l'entreprise par W. G. Matheson, de New-Glasgow, pour $1,181.25. La chaudière de rechange est en cours de confection par la compagnie de fonderie de

Pictou; aussitôt terminée, elle sera envoyéeo à Yarmouth et montée. Les pièces de raccord de la vielle chaudière seront utilisées autant que possible pour les nouvelles. Un appareil Crosby sera fourni dès qu'on pourra se le procurer des fabricants. La machine de mise en mouvement venant de l'Ile Cranberry et la machine d'épuisement prise au bâtiment du condenseur à Sambro ont été remises en ordre parfait pour cette station, car elles sont plus puissantes et mieux adaptées aux nouvelles chaudières que ne l'étaient les machines plus petites qui servaient dans l'ancien bâtiment. On espère que la nouvelle chaudière sera prête à fonctionner dans une quinzaine de jours. L'importance croissante de Yarmouth comme port maritime et la fréquence des brouillards sur cette partie do la côte nécessitaient la dépense considérable occasionnée par l'établissement de l'un des meilleurs signaux de brume à Cap Fourchu. Cette dépense a été de $6,536.74.

Pour exécuter le projet adopté par le ministère d'améliorer les abords du port d'Halifax, des plans et devis pour l'établissement d'un sifflet de brume à vapeur à Chebucto-Head furent préparés à Ottawa, et des soumissions demandées. La plus basse soumission reçue ayant été jugée trop élevée, et l'emplacement choisi présentant un grand nombre d'objections par la nature extrêmement raboteuse des falaises de granit, les obtacles au débarquement des matériaux et à leur transport sur les lieux, et la probabilité de difficultés imprévues qui surgiraient après le commencement des travaux et nécessiteraient des déviations des plans et devis, donnant lieu par là à des contestations et à des réclamations, ou auraient pour résultat un ouvrage qui ne donnerait pas satisfaction,—le contrôleur reçut l'ordre de surveiller les travaux, d'employer la main-d'œuvre nécessaire et d'acheter les matériaux. Dans l'exécution de l'entreprise, le contrôleur s'est vu obligé, pour les raisons suivantes, de dévier des plans et devis.

Fondations, etc.—Dès les débuts, il fut jugé nécessaire d'abandonner l'emplacement décrit dans les plans et devis pour un autre situé à 30 pieds plus au sud, afin de tirer avantage de la seule partie de la falaise qui pouvait se prêter à la construction du tramway. Le plan indique un abaissement naturel sur la surface de la partie unie de la falaise choisie pour emplacement, et dont on profitera pour faire la citerne sous la soute à charbon. Si l'on s'en était tenu à cet emplacement, il aurait été impossible de construire un tramway entre la soute à charbon et le débarcadère. Le changement d'emplacement a nécessité du creusage dans la falaise solide afin de faire une cave pour la citerne. On a employé la dynamite pour le sautage de ce rocher, et toutes les pierres produites par ce pétardement qui avaient un parement carré ont été employées dans les assises inférieures des murs de fondation. En construisant les murs à cet endroit, on leur a donné une légère inclinaison pour empêcher l'eau de s'infiltrer et de les détériorer. Un entrepreneur aurait fait ces murs droits, ce qui probablement aurait eu plus tard des résultats désastreux. En construisant les murs sud et de derrière, deux rangs supplémentaires de pierre de taille ont été ajoutés sur à peu près la moitié de la longueur de ces murs, pour prévenir les effets dommageables de la neige et de l'eau venant en contact avec les murs de brique, car la neige s'amasserait probablement en grands bancs entre la falaise escarpée et le mur en arrière, et dans le dégel l'eau coulerait le long des murs de brique. Les murs de derrière et nord ont été protégés comme suit: au mur de derrière une partie de la base de la falaise a été pétardée afin de donner une pente nord, la surface jointoyée avec du béton, et tout l'espace entre la falaise et le mur dressé avec de la terre dure

provenant de l'excavation du réservoir. La cavité sur le côté nord du mur nord a été comblée avec la pierre inutile provenant du pétardement, le parement du mur jointoyé avec du béton, et toute la surface dressée en pente légère avec de la terre provenant du réservoir. Sous tout cela, on a pratiqué un drain en pierre pour laisser écouler l'eau qui pourrait filtrer de la citerne. Le fond inégal de l'excavation a été jointoyé à niveau pour porter la fondation de la cheminée, et le reste de l'espace sera rempli avec de la pierre concassée, jusqu'au niveau voulu pour porter le plancher de béton de la chambre de la machine.

Tramway.—Pour construire ce tramway il fallait faire sauter une grande partie du bord de la falaise faisant face à la soute à charbon, et aussi beaucoup de pétardement tout le long de la route en descendant. La voie entière a été construite avec des rails de seconde main appuyés sur des supports en fer de 2 pouces. Ces supports sont fixés dans des trous de 12 pouces pratiqués dans le roc vif et comblés de soufre fondu. Ce tramway est très solide, et de beaucoup préférable à celui d'ordre composite qu'il avait d'abord été question de faire. Sa construction a coûté beaucoup de temps et de travail, mais le résultat est des plus satisfaisants sous le triple rapport de l'utilité, de la solidité et de la permanence.

Réservoir.—Tel que décrit dans le devis, cet ouvrage paraissait ne devoir entraîner qu'une dépense modérée, car on croyait que l'épaisseur de la terre depuis la surface jusqu'au fond de roche n'était que de quelques pieds, et qu'un mur de maçonnerie de 2 pieds pourrait résister à la pression de l'eau. En réalité, la profondeur du sol était de 7½ pieds au moins, et la terre presque aussi dure que du ciment après qu'on en eût enlevé le dessus. On a dû faire beaucoup de travail pour enlever cette terre avant d'arriver au fond de roche. En construisant ce réservoir, on n'a pas perdu de vue l'urgence de donner un inépuisable approvisionnement d'eau à une station aussi importante, car si l'eau venait à manquer pendant les sécheresses de l'été, alors que les brouillards sont si fréquents, il en coûterait excessivement cher pour charroyer l'eau à la station et en quantité suffisante pour d'aussi grosses chaudières, et de plus il y aurait risque que le sifflet serait souvent arrêté. En conséquence, un réservoir de 50 pieds carrés a été construit.

Ce réservoir a été rempli, et on estime qu'il contient 117,000 gallons d'eau. Il n'existe pas de sources, ainsi qu'on l'avait supposé ; mais l'eau d'infiltration s'accumule, et les cataractes qui descendent des falaises environnantes après chaque orage de pluie la conduisent dans le réservoir. Dernièrement deux de ces orages l'ont complètement rempli, en sorte qu'un constant approvisionnement d'eau est assuré.

On voit par cela que, étant donnée l'épaisseur des murs, il a fallu enlever plus de 22,000 pieds cubes de terre dure avant d'arriver au fond de roche nécessaire à l'établissement d'un bon réservoir.

Vu le gros volume d'eau qu'il était destiné à contenir, et vu sa profondeur, il devint nécessaire de construire un mur de soutènement pour résister à la pression. C'est pourquoi, au lieu d'un mur de deux pieds, on a construit un mur de 5 pieds à sa base terminé en cône de 3 pieds sur les deux côtés. L'intérieur a été fait en pente, dans le cas probable où la glace se formerait à la surface de l'eau en hiver. A l'extrémité d'amont un mur en maçonnerie sèche de dimensions semblables a été construit pour empêcher la terre de tomber dans le réservoir et de le remplir.

Description de la pierre employée.—Le granit taillé employé dans la construction comprend ce qui suit:—

Une assise de fondation pour la brique.

Deux assises supplémentaires aux murs de derrière et sud sur à peu près la moitié de leur longueur.

Quatre seuils de portes.

Six seuils de fenêtres.

Quatre linteaux de portes.

Six linteaux de fenêtres.

Une marche à la porte de la chambre de la machine.

Un rebord au trou d'homme de la citerne dans la chambre de la machine.

Les linteaux de granit au-dessus des portes et fenêtres ont été substitués aux arceaux de brique parce qu'ils ont été jugés à meilleur marché, surtout comme on avait des blocs de granit en disponibilité.

Au lieu d'une toiture et de gouttières en fer galvanisé, on a mis une couverture en ardoise et des gouttières en fonte, et au lieu de moulures en bois une corniche en brique, en sorte qu'il n'y aura pas de pièces de bois exposées à la détérioration.

Il reste encore à faire: des entretoises en fer (déjà fabriquées par le forgeron du département) pour renforcer les murs et supporter la toiture. C'est pour plus de précautions. Il y a à construire la cheminée de la citerne et le contrefort de la machine, à combler les vides extérieurs et à poser le plancher de béton, à border la chambre de la machine, à couvrir la toiture en ardoise, à poser des gouttières et des tuyaux entre celles-ci et la citerne, à placer des châssis de portes et fenêtres. Les châssis sont vitrés et peinturés.

Il reste aussi à terminer la conduite entre le réservoir et la citerne, et un tramway entre le bâtiment sur le bord de la falaise et le phare. Le tuyau de cuivre apporté de Sambro est prêt à être raccordé.

Une fois terminée, cette station sera probablement une des meilleures de la côte, et si l'on tient compte des difficultés exceptionnelles qui entourent l'établissement d'un phare dans un endroit aussi raboteux et comparativement inaccessible, et les changements qu'il fallait nécessairement faire aux premiers devis à cause des circonstances de localités, on ne trouvera pas les frais de cet établissement excessifs.

Jusqu'à présent, les déboursés faits pour ces travaux ont été de $7,711.55.

Les machines du sifflet de brume qu'on a amenées après la clôtnre de la station de Sambro ont été montées pour servir ici ; mais comme les chaudières sont en très mauvais état, M. John Patterson, d'Halifax, a reçu le contrat pour en fabriquer deux qui coûteront $865 chacune.

SERVICE DES BOUÉES.

A cause d'un accident arrivé au *Newfield*, le *Lansdowne* fut employé à enlever les bouées de la côte est pour l'hiver, et plus tard, dans les mois de janvier et février, à changer les bouées dans le port d'Halifax et ses abords, sous la conduite de l'inspecteur des feux. Les deux navires furent occupés à placer les nouvelles bouées côtières, tel qu'ordonné, et à en changer d'autres lorsque l'occasion s'en est présentée ; mais l'agent persiste à dire que les navires mis à sa disposition ne suffisent pas

pour changer les bouées et les ancrages aussi souvent que ses instructions le comportent et que l'exige l'importance croissante de ce service.

Suit une liste des accidents survenus cette année.

Bell-Rock.

Le 20 février 1891, le *Lansdowne*, sous la conduite du capitaine Dakin, plaçait une bouée de fer qui, le 27, était déclarée disparue. Le 1er avril, il plaça une bouée-espars en bois qui disparaissait également quatre jours plus tard. On suppose que ces bouées ont coulé bas dans l'eau profonde, le fond étant trop rocheux pour pouvoir faire jouer les grappins.

Bouée automatique de Canso.

Le *Lansdowne* trouva la bouée en dérive à la hauteur du côté nord de l'île de Sable, lorsqu'il visita cette station en février 1891 ; elle avait perdu ses amarrages. Il la ramena.

Bouée automatiqne de Louisbourg.

Au mois de juin 1890, on rapporta que cette bouée avait disparu. Peu de temps après le *Newfield* essaya de la recouvrer à l'aide du grappin, mais vainement. La tentative fut renouvelée cet été, sans plus de succès. Comme on était à court de bouées, il n'en fut pas mouillé à la hauteur de Louisbourg l'année dernière.

Bouée-cloche de la Have.

Lorsqu'on changea cette bouée, le 27 février 1891, on la trouva en très mauvais état: elle avait perdu sa cage et son pivot, et sa charpente avait été avariée.

Brisant sud-ouest—Sambro.

La bouée s'est démarrée au mois de septembre, et des pêcheurs l'ont remorquée à Lunenburg. Le 24 octobre 1891 le *Newfield* l'a ramenée à Sambro. Une gratification de $100 a été donnée pour le sauvetage.

Bouée automatique de Lockeport.

Le 5 janvier 1891 le capitaine Hill, du steamer *Halifax*, fit rapport que la bouée avait disparu. Elle n'a pas été retrouvée depuis, et on l'a remplacée par une autre le 6 avril suivant.

Bouée automatique du large—Halifax.

Le 10 septembre 1890 on annonça que cette bouée était en dérive. Le *Newfield* la releva à 10 milles au sud de Sambro; elle traînait avec elle 28 brasses de chaîne. Perdus: 17 brasses de chaîne de 1¼ pouce, 25 brasses de cable métallique de 4½ pouces et une ancre Trotman de 20 qtx. La bouée a été remise en place le 12 février 1891.

Les nouvelles bouées suivantes ont été posées dans le cours de l'année:—

Broad-Shoal—A la hauteur de la pointe Pennant.

En 1878 une bouée-baril en fer n° 1 avait été mouillée à la hauteur de cette batture, mais s'était démarrée peu de temps après. Elle n'a été remplacée que le 9

février de cette année, par l'inspecteur, à la demande urgente des habitants de Pennant-Harbour et des alentours.

Bouée-cloche du récif nord-ouest.

Aucune bouée-cloche n'avait été maintenue ici depuis celle qui s'était démarrée en 1880. Cette année, le *Lansdowne* en a placé une qui a été transférée à l'agence de Saint-Jean.

Bouée automatique de Sambro.

Suivant les recommandations faites par M. Anderson et le capitaine Smith pour améliorer les abords du port d'Halifax, une bouée à sifflet automatique a été mouillée, le 31 janvier 1891, près l'extrémité extérieure du banc extérieur de Sambro, pour servir de bouée de passe conjointement avec les bouées automatiques extérieure et intérieure, pour aider les navires qui se dirigent vers l'entrée du port d'Halifax et mettre en garde ceux qui approchent des récifs dangereux à la hauteur de Sambro. La bouée est peinturée en raies verticales alternativement noires et blanches, et mouillée dans 25 brasses d'eau.

Lat. N. 44° 21′ 30″
Long. O. 63° 30′ 15″

Depuis qu'elle est installée, on a reçu les meilleurs rapports au sujet de son utilité.

Bouée cloche du récif Saint-Jean.

Une bouée-cloche a été placée à environ 1½ mille au sud-ouest du récif Saint-Jean, dans le comté de Shelburne.

Lat. N. 43° 29′ 50″
Long. O. 65° 49′ 30″

La bouée est peinturée en rouge et mouillée dans 21 brasses d'eau. La bouée-baril en fer qui avait jusqu'ici marqué ce haut-fond a été discontinuée.

Bouée automatique de passe de Lunenburg.

Une bouée à sifflet automatique a été mouillée à la hauteur de l'entrée ouest de Lunenburg, pour aider les navires à entrer dans le port de Lunenburg.

Lat. N. 48° 17′ 0″
Long. O. 64° 11′ 25″

Elle est peinturée en raies horizontales rouges et blanches.

Bouée automatique d'Isaac-Harbour.

Une bouée à sifflet automatique a été placée en dehors des battures et récifs à la hauteur d'Isaac-Harbour, comme bouée de passe pour aider les navires à entrer dans les havres d'Isaac, de Country et de Fisherman, et avertir ceux qui approchent des récifs.

Lat. N. 40° 2′ 20″
Long. O. 61° 32′ 37″

La bouée est peinturée en rouge, porte les monts *Isaac Harbour* en lettres blanches, et est mouillée dans 25 brasses d'eau.

SERVICE DES BOUÉES DE PORTS.

Depuis le dernier rapport, ce service a subi les améliorations suivantes :—

Pubnico.

Une bouée-baril en fer a remplacé la bouée-espar en bois sur les récifs de Pubnico.

Westport.

Une bouée-baril en fer a été installée à la hauteur de la pointe Dartmouth.

Dover-Est.

Une bouée-baril en fer placée à la hauteur du brise-lames de la baie Shag. Une bouée-espar en bois au large du haut-fond extérieur de Gorden. Une bouée-espar en bois à la hauteur de l'île de Callaghan, extrémité sud.

Yarmouth.

Une bouée-baril en fer pour marquer Sallows Rock.

Chezzetcook.

Trois bouées-espars ont été placées pour marquer le chenal qui conduit à Chez zetcook-est.

Petpeswick.

Trois bouées-espars ont été placées pour marquer le chenal qui conduit dans le port.

Cow-Bay Ledge.

Une bouée-baril en fer a été commandée pour cet endroit. Elle sera installée au printemps.

Un grand nombre de contrats pour service des bouées de port ont été renouvelés aux anciens prix, et plusieurs nouveaux ont été conclus par le département.

NOUVELLES BOUÉES POUR RÉSERVE.

Les nouvelles bouées suivantes ont été reçues depuis le dernier rapport :—

Trois bouées de dix pieds à sifflet automatique fabriquées à l'entreprise par MM. Bannerman et Power, d'Ottawa. Elles coûtent chacune $850, à quoi il faut ajouter un droit régalien de $100 sur chacune pour brevet.

Tois bouées de 10 pieds à sifflet automatique fabriquées à l'entreprise par W. G. Matheson, New-Glasgow, à $850 chaque, avec droit régalien de $100.

Trois bouées-cloches fabriquées par M. J. Flening, de Saint-Jean, à $945 chaque, prix du contrat. L'une d'elles a été livrée à Saint-Jean pour le récif Nord-Ouest à la hauteur de l'île aux Eglantiers.

Il a aussi été importé de MM. Timothy Parks et fils, pour mouiller des bouées, 360 brasses de chaîne à maillons serrés de $1\frac{1}{4}$ pouce, et 90 brasses de chaîne de 1 pouce.

Un certain nombre de pierres de granit pour ancrage ont été achetées, et le forgeron de l'agence leur a posé des boulons à œil. On a constaté que ces pierres ont été excellentes pour mouiller de grosses bouées automatiques en plusieurs endroits, et elles coûtent beaucoup moins cher que les ancres Trotman.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division est sous le contrôle de M. J. H. Harding, agent du ministère à Saint-Jean, et comprend tous les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres aides de la navigation sur les côtes et rivières du Noaveau-Brunswick. Elle renferme aussi quelques-unes des grandes bouées sur la côte néo-écossaise de la baie de Fundy, dont le service est fait par le *Lansdowne.* Cette division compte aujourd'hui 112 phares, 1 phare flottant, 12 signaux de brume à vapeur, un canon-signal, 4 bouées à sifflet automatique, 3 bouées-cloches et 480 autres bouées.

Dans le cours de l'année dernière M. James Mitchell, qui avait le contrôle des feux de cette agence et des appointements de $1,200 par année, fut mis à la retraite pour raison d'âge, et son emploi a été aboli.

Les bouées de ports et de rivières sont entretenues à l'entreprise, et les contrats couvrent une période de trois ans. L'agent constate que ce mode de service produit une économie et donne satisfaction générale.

NOUVEAU FEU.

Bridges Point.

Le seul feu nouveau qui ait été établi dans l'agence du Nouveau-Brunswick pendant la dernière saison est un petit feu de rivière installée sur le côté est de la rivière Saint-Jean, à Bridges Point, dans le comté de Sunbury. Il est blanc fixe, élevé à 45 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau, et doit être visible par-dessus un arc de 180° entre les directions de nord-ouest par est et sud-est à une distance de douze milles. La tour est un bâtiment carré en bois, peinturé blanc avec couverture de lanterne rouge, reposant sur un caisson carré. Elle mesure 30 pieds de hauteur depuis le caisson jusqu'à la girouette de la lanterne. La construction de ce bâtiment a été faite à l'entreprise par M. Frederick W. Bailey, de Sheeffild, pour $439.

RÉPARATIONS, AMÉLIORATIONS, ETC.

Voici un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été faites aux phares de cette division :

Anderson's Hollow.

Ce phare, qui avait été avarié par une tempête dans le cours de la saison, fut réparé par M. Anderson pour $23, et le bâtiment fut peinturé. Il est maintenant beaucoup plus fort, et peut résister aux tempêtes.

Beaver Harbour.

$88.91 ont été dépensés pour réparer la tour et la plateforme du phare. Le bâtiment avait besoin d'être peinturé ; le gardien a reçu ordre de faire le peinturage, et on lui a fourni de la peinture et de l'huile pour cela. Il a aussi reçu $30 pour ouvrir et réparer le chemin qui conduit de la grande route au phare.

Signal de brume de l'île Big Duck.

Le logement du mécanicien étant trop petit et comme il fallait aussi un plus grand bâtiment pour le charbon, des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour les allonges nécessaires. Il faudra aussi des réparations à la grue et au réservoir, et elles seront faites sous la direction du département.

Feu d'alignement de la baie de Belle-Isle.

Les feux d'alignement établis au débarcadère public de la baie de Belle-Isle, ainsi que noté dans le dernier rapport, ont été changés cette année par M. Israël Noble, moyennant $46.75, de façon à ce que le feu de devant serve à guider dans la baie et obvie à la nécessité d'un feu à la pointe Hatfield; en conséquence, ce dernier sera discontinué dès l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Le feu de devant du débarcadère de Belle-Isle, tel que présentement établi, sera un feu blanc fixe exhibé par une lanterne hissée sur un mât de 45 pieds de haut. Il se trouvera à 50 pieds de l'eau et devra être visible dans l'alignement comme auparavant et de tous les points d'approche entre les directions de N.-E. par N. à S.-O.

A l'avenir, le feu de derrière sera rouge fixe au lieu de blanc fixe. Sous d'autres rapports il restera ce qu'il était, et les feux d'alignement auront le même emploi qu'auparavant.

Pointe Belloni.

Le gardien a construit sans autorisation un petit hangar-abri qui coûtera $13.60.

Cap Enragé.

M. Daniel Tingley a construit, au signal de brume, un hangar à charbon qui a coûté $147.

Dipper Harbour.

Une nouvelle fenêtre a été pratiquée dans la lanterne et a coûté $24 ; elle paraît beaucoup faciliter l'entrée du havre extérieur.

Isle de la Meule.

Les signaux de brume à cette station consistent en deux trompettes Holmes tres compliquées et qui laissaient à désirer sous le rapport du son. En conséquence, on y a amené un des cornets de brume Neptune ; mais il a été jugé à propos de construire un nouveau bâtiment pour le contenir, car le bâtiment actuel est en mauvais état. Des plans et devis pour une nouvelle bâtisse ont été préparés, et des sousmissions demandées. Il est question de la construire sur l'emplacement actuel du phare, et de transporter ce dernier plus près du logement pour lui faire place. Ce changement est désirable, afin qu'il n'y ait aucun bâtiment ou autre obstacle entre le signal de brume et l'eau dans la direction où le son a besoin d'être entendu.

Lac aux Oies.

M. Joseph Wilson a construit une clôture et une cabane à chaloupe qui ont coûté $166.

Grand Harbour.

On a dépensé $71.69 à cette station pour réparer les dommages causés par des coups de vent qui, l'hiver dernier, ont emporté une partie des ouvrages de protection du phare et avarié le bâtiment.

Head Harbour.

Une des chaudières du signal de brume ayant cédé l'année dernière, une nouvelle chaudière fut fabriquée à l'entreprise par M. James Fleming, de Saint-Jean ; elle a coûté $505.

Letête.

Cette station de signal de brume est en bon ordre. Quelques légères réparations seront faites aux bâtisses par le gardien, le ministère fournissant les matériaux. La Compagnie de fonderie et de machines de Truro a fait à la tige du piston de la machine des réparations qui ont coûté $75.65.

Ile au Phoque Machias.

Une nouvelle chaudière destinée au signal de brume a été fabriquée par M. Matheson, de Pictou, pour $1181.25, livrée à Saint-Jean.

Une grande partie de la voie du chemin de fer a été emportée par une tempête l'hiver dernier. Les soumissions reçues pour exécuter les réparations ayant été jugées trop élevées, les travaux furent exécutés à la journée, matériaux et ouvriers ayant été envoyés de Saint-Jean. Cet ouvrage et la construction d'un réservoir d'eau sous le logement du gardien ont coûté $420.42.

Pointe McMann.

Le phare de cette station a été transporté de l'endroit qu'il occupait auparavant à 50 pieds en arrière et placé sur une fondation de pierre. Les frais de transport, y compris réparations, se sont élevés à $95; en outre, le ministère a payé $30 pour le terrain—ce qui porte les déboursés à $125. La station fut aussi peinturée.

Ile aux Perdrix.

Le logement, appartenant au ministère et autrefois occupé par madame Doherty, a été réparé par M. James Wilson, le gardien du phare, pour $199.09. Cette maison est maintenant occupée par le gardien comme logement; la maison qu'il habitait auparavant appartenait au ministère de l'agriculture, qui en avait besoin pour fins de quarantaine.

Swashway.

Il a été jugé nécessaire, dans le cours de la dernière saison, de remplacer les phares d'alignement de Swashway par de nouveaux bâtiments, et on a profité de l'occasion pour améliorer les feux de manière à les rendre plus puissants et plus proportionnés en hauteur pour donner un bon alignement, et les bâtiments de façon à les rendre plus visibles comme amers de jour.

Les nouvelles tours sont des bâtiments en charpente de bois, carrées en plan, avec barres horizontales sur leurs faces du côté de la mer, et des hangars à leur base; chaque bâtiment est peinturé en blanc. L'appareil d'éclairage, dans chacun d'eux, consiste en une lanterne à réflecteur hissée au sommet des tours entre les poteaux. Chaque feu est blanc fixe, catoptrique, et ne se fait voir qu'au-dessus d'un petit arc dans l'alignement. La tour de devant s'élève sur la côté est de l'île à 1½ mille de son extrémité nord, à 6 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et à 100 pieds du bord de l'eau. Elle mesure 46 pieds de la base au sommet. Le feu, élevé à 47 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, doit être visible à 12 milles. La tour de derrière se trouve à 1,220 pieds O. par N. ¼ N. de celle de devant, et a 71 pieds de haut. Le feu est élevé à 72 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 14 milles.

Southern Wolf.

Le quai et le débarcadaire qu'une tempête avait avariés l'hiver dernier, ont été réparés; frais, $94. Du plâtrage et d'autres réparations devaient être faits à l'intérieur du phare, mais les matériaux destinés à ces travaux ayant été emportés par la même tempête qui a endommagé le débarcadaire, on a dû remettre ces réparations à l'année prochaine.

Tabusintac.

L'ingénieur en chef du ministère a visité cette station l'automne dernier et fait rapport que comme il n'y a pas beaucoup d'eau dans la passe, les feux d'alignement n'étaient plus d'aucune utilité à l'endroit où ils se trouvent; il a recommandé qu'ils soient transportés sur la terre ferme et employés comme alignement intérieur dans la passe Néguac. Des soumissions ont été demandées pour ces travaux.

William's Landing.

Le mât et le hangar qui devaient remplacer ceux qu'une tempête avait emportés, ont été construits pour $25. Une chaloupe de $12 a été fournie à cette station.

BOUÉES.

On a développé le service des bouées de cette agence en plaçant une bouée-cloche, automatique modèle Courtenay, à la hauteur de l'extrémité sud-est de l'île South-Wolf. Cette bouée est peinturée en blanc, porte le nom "S. Wolfe," et est mouillée dans 52 brasses d'eau.

Le timbre du bateau servant de bouée-cloche, à la hauteur de l'île aux Perdrix, étant fêlé par un long service, on l'a remplacé par un neuf qui a coûté $188. La coque du bateau a reçu un radoub général; il a été muni d'une nouvelle chaîne d'ancrage, et peinturé.

Les bouées suivantes, qui relevaient de l'agence de la Nouvelle-Ecosse, ont été mises sous le contrôle de l'agence du Nouveau-Brunswick: Bouée-cloche à la hauteur de North-West Ledge, bouée automatique à Lurcher, et la bouée Trinity. Cette dernière a brisé sa chaîne d'ancrage et est allée en dérive; elle a été retrouvée et ramenée par Alex. Forbes et autres qui ont demandé et reçu $150 comme frais de sauvetage; ses réparations ont aussi coûté $112.

Dès qu'on s'est aperçu de la disparition de cette bouée, on en a mouillé une autre à sa place.

Shippegan.

Deux nouvelles bouées-tonneaux ont été fournies pour le havre de Miscou, une pour la grande passe de Shippegan, et une pour l'entrée nord du même havre. Elles ont été ajoutées à la liste de M. Degrace, l'entrepreneur qui a reçu a part le prix de son contrat, $30 pour prendre ces nouvelles bouées à sa charge.

Musquash.

Il a été jugé nécessaire de fournir, pour le havre de Musquash, sept nouvelles bouées-espars qui ont été mises en place sous la direction du maître de havre.

Escuminac.

Une nouvelle bouée-tonneau, peinturée en noir, a été mouillée dans 5 brasses d'eau sur le bord extérieur du récif au large de la pointe Escuminac, entrée de la barre Miramichi, dans le comté de Northumberland.

Néguac.

Romain Savoie a reçu $5 pour changer la bouée de ce poste, enlever la bouée-tonneau du dehors, changer la couleur de la bouée du dedans de rouge en noir, la déplacer de bâbord à tribord de l'entrée, et maintenir deux nouvelles bouées-espars entre la bouée d'entrée et le dedans de la barre. Il recevra cette allocation annuellement.

Rivière Nappan.

Ordre a été donné de placer sur cette rivière des bouées conduisant de la rivière Miramichi à la terre ferme.

Shédiac.

Sur la recommandation du maître de havre, on a fait un changement dans la situation des bouées à l'entrée de ce port; on croit que cette modification sera avantageuse aux navires qui entrent et qui sortent.

Elle consiste à marquer le rocher Medea par une bouée-tonneau en fer de couleur mouillée dans 8 pieds d'eau, et marquer la passe sud-est par une bouée-tonneau en bois peinturée en rouge mouillée dans 18 pieds d'eau.

Rivière Saint-Jean.

Le contrat de l'installation et du lavage des bouées a été adjugé à M. Thomas F. Granville pour trois ans, à raison de $213 par année.

Beaver Harbour.

Une bouée-tonneau en fer a été placée sur le côté ouest du centre, à la place de la bouée-espar, pour marquer ce récif dangereux.

Grand Manan.

Une bouée-tonneau en fer a été placée sur le récif sud-ouest de l'île Big Duck, à la place de la bouée-espar qui n'était pas assez en vue pour être aperçue dans le ressac. Un gros navire a fait naufrage sur ce récif dans le cours de l'été, et le *Lansdowne* a dû passer au même endroit pour aller porter de la houille à la station. Ce bateau fait le service des bouées côtières de la baie de Fundy.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent du ministère à Charlotetown.

Elle renferme 52 feux et un cornet de brume à vapeur, sous les soins de 39 gardiens. Il y a une bouée à sifflet automatique et une bouée-cloche dans cette agence. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation, les autres sont des feux de port principalement à l'usage des pêcheries Trente-cinq havres de la province sont balisés à l'entreprise par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

Comme d'habitude, les feux ont été visité, dans le cours de la saison, par l'agent, à bord de la goélette fédérale *Prince-Edward*, qui a distribué en même temps les approvisionnements de phares. L'agent fait rapport que les gardiens n'épargnent rien pour faire leur service.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS.

Voici un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière. A part cela, le peinturage et les réparations ordinaires ont été faites partout où il y en avait besoin.

Pointe Blockhouse.

Le toit plat en goudron et gravier du logement a été démoli et remplacé par une couverture en toile à voiles de coton, sous la direction de M. Walsh, qui est permanemment employé en qualité de lampiste et d'artisan à cette station. On a fait disparaître une porte pratiquée dans le toit et recouvert en bardeaux le côté ouest de la tour. Toute la bâtisse a reçu deux couches de peinture.

Cap Egmont.

Les lampes, qui étaient suspendues à un arbre central, ont été placées sur des tablettes tout près du verre de la lanterne afin d'empêcher autant que possible le feu d'être intercepté par les barreaux de la croisée.

Des rapports reçus indiquent que ce changement a eu pour effet de renforcer le feu.

Cap à l'Ours.

Bouché des ouvertures dans le toit. Enlevé le plancher de la cave. Réparé la cheminée au-dessus du toit. Revêtement des angles de la tour enlevé et couverture en bardeaux portée jusqu'aux angles. Plâtrage réparé et terminé.

Feu d'alignement de Darnley.

A la suite d'un changement survenu dans le chenal au passage est sur la barre, à l'entrée du havre de Malpèque, il a fallu déplacer les feux d'alignement établis à Darnley en 1889. Le feu extérieur ou de devant a été transporté à 230 pieds S.O. par O. ¾ O. de l'endroit où il se trouvait, et le feu de derrière a été placé à 1,340 pieds S.O. par S. de l'autre. De nouvelles lanternes ont aussi été fournies pour cet alignement afin d'agrandir l'arc de visibilité, et maintenant les feux se font voir non seulement dans l'alignement, mais aussi dans la direction du nord-ouest, le long de la barre nord à l'entrée de la baie Richmond.

Feu d'alignement intérieur de Georgetown.

Le mât établi sur la ferme de Westaway, qui servait au feu d'alignement intérieur à Georgetown, a été remplacé par une tour carrée en bois, peinturée en blanc et surmontée d'une lanterne en fer galvanisé; cette tour mesure 46 pieds de la base à la girouette de la lanterne. Le feu est blanc fixe, catotrique, élevé à 62 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 12 milles dans l'alignement, ainsi que de l'autre côté du port à Georgetown.

Pointe du Sauvage.

Le brise-lames de cette station a reçu des réparations considérables pour remédier aux envahissements de la mer. Ces travaux ont coûté $108.30.

New-London.

Dans le cours de l'hiver dernier, les feux d'alignement de New-London, sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, ont été déplacés pour les amener plus près du chenal et les fixer dans des endroits où ils pourront faciliter davantage l'entrée du port. Ce changement a été fait à l'entreprise par M. James Barclay, d'O'Leary, pour $110. Il a été jugé nécessaire d'agrandir l'ouvrage en branchages et pierres qui protège le feu d'alignement de derrière, et les travaux sont exécutés par M. Jonathan Delancy. La tour de devant a été transportée à une distance d'environ 200 pieds S.S.-O de son ancien emplacement sur la grève de sable à l'extrémité extérieure du brise-lames, sur le côté nord-ouest de l'entrée du port. Le feu est comme auparavant, blanc fixe, catoptrique, élevé à 24 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. La partie supérieure de la tour de bois est fermée et peinturée en blanc, et la charpente de dessous en brun. La tour de derrière a été transportée à 200 pieds environ dans une direction sud-ouest, et s'élève maintenant sur la grève à environ 1,500 pieds sud-ouest de la première. Le feu est rouge fixe, catoptrique, élevé à 45 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

La tour carrée en bois et le logement qui lui est attaché reposent sur une fondation de caissons et sont peinturés en blanc, surmontée d'une lanterne en fer peinturée en brun. Les feux doivent être visibles à 7 milles du côté de la mer entre la pointe Sims à l'ouest et les côtes de sable à l'est du port; dans la direction du sud-ouest, ils indiquent le meilleur passage sur la barre à l'entrée du port, mais le feu du derrière doit être vu du côté de la mer par le travers de la pointe Sims pour parer le haut-fond de roches à la hauteur de cette pointe.

Rustico-Nord.

Cette station avait besoin de nouvelles réparations, car le cloisonnage avait été endommagé dans une tempête par du bois appartenant au ministère travaux publics, et qui avait été emporté du brise-lames où il était empilé pour l'hiver. Ces réparations ont coûté $75.

Pointe Saint-André.

Une nouvelle lanterne en fer galvanisé de 4 pieds carrés, fabriquée par M. Walsh, a été placée sur la tour de cette station, où elle remplace l'ancienne lanterne de fonte détériorée par la rouille.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle de M. Herbert G. Lewis, agent du ministère à Victoria.

Elle renferme 13 phares et deux feux sur bouées, sous les soins de 14 gardiens qui fournissent l'aide nécessaire et ont en outre la charge de 4 signaux de brume à vapeur et de 4 cloches du brume mus par des machines. Les phares et signaux de brume ont été visités, dans le cours de la saison, par l'agent et par les officiers du steamer fédéral *Sir James Douglas* qui approvisionne les phares de la province. Toutefois, ce navire ne suffisant plus aux besoins du service, un nouveau steamer, le *Quadra*, a été construit sur la Clyde pour le remplacer.

INSPECTION SPÉCIALE PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Vu l'importance rapidement croissante des intérêts maritimes de la province du Pacifique, il a été jugé à propos d'envoyer M. Wm. P. Anderson, ingénieur en chef du ministère, faire une inspection spéciale des eaux de cette province, et il a passé les mois d'avril et de mai à visiter les stations et examiner avec soin les routes de navires dans la Colombie-Britannique. Il reçut instruction de porter une attention particulière aux nécessités de la navigation dans les détails suivants :—

1. Besoins des navires d'un fort tirant d'eau qui traversent le Pacifique au port de Victoria.

2. Besoins du commerce du nord entre Victoria, les îles de la Reine-Charlotte, Port-Simpson et Alaska.

3. Besoins locaux des ports de Victoria, New-Westminster, Vancouver et Nanaïmo.

L'ingénieur en chef a fait des rapports spéciaux sur tous ces points, et, comme résultat de sa visite, des améliorations importantes se font graduellement dans le mode d'établir les feux, les signaux de brume, de placer les bouées et balises, etc.

NOUVEAUX FEUX ET SIGNAUX DE BRUME ÉTABLIS L'ANNÉE DERNIÈRE.

Ile Yellow.

Le rapport de l'année dernière mentionnait qu'un phare était en cours de construction sure l'île Yellow, dans le détroit de Baynes. L'entreprise ayant été enlevée à l'entrepreneur et terminée par les employés du ministère, le phare fut mis en opération le 1er janvier 1891. Le feu est un groupe blanc à éclats, produisant trois éclats, avec intervalles de 15 secondes entre leur point de plus vif éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes pendant la plus grande partie duquel le feu est éclipsé, complétant aussi une révolution en une minute. Il est élevé à 120 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et doit être visible à 17 milles de tous les points de la mer, excepté là où il est intercepté par les arbres et les hautes terres des îles Denman et Hornby. Pour doubler le banc Maple, dans le détroit de Baynes, le feu ne doit pas porter dans la direction du nord de E. par N. ½ N., tandis que portant S.-O. il fait éviter les dangers au large de la pointe sud-est de l'île Hornby.

La tour est un bâtiment de bois, carré en plan, et avec le logement attenant, est peinturé en blanc ; la lanterne de fer qui la surmonte est rouge. La hauteur de la base à la girouette de la lanterne, est de 55 pieds.

Carmanah.

Le phare et le bâtiment du signal de brume qui étaient en cours de construction, à l'entreprise, à Carmanah, sur la côte sud de l'île Vancouver, à l'extrémité ouest du détroit de Juan de Fuca, ont été heureusement terminés, et la station fut mise en opération le 15 septembre dernier. Le feu est un groupe blanc à éclats, produisant trois éclats brillants, avec intervalles de 15 secondes entre leurs points de plus vif éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes, pendant la plus grande partie duquel le feu est éclipsé, complétant aussi une révolution en une minute. Il est élevé à 173 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 19 milles de tous les points d'approche par eau.

Le phare repose à terre, à 136 pieds au-dessus des hautes eaux, à l'extrémité de la pointe, immédiatement à l'ouest du village de Carmanah, et à deux milles O. par N. ½ N., de la pointe Bonilla. C'est une tour de bois; de même que le logement attenant, elle est peinturée en blanc, et la lanterne de fer qui la surmonte est rouge. La hauteur, de la base à la girouette de la lanterne, est de 46 pieds.

Le bâtiment du signal de brume est en bois, peinturé blanc, avec toit en bardeaux sans peinture, et s'élève immédiatement en avant de la tour du phare et un peu plus en bas, faisant face à S. par E. ¼ E. Les cornets, qui sont en double, se trouvent à 125 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le signal de brume produit un son de 6 secondes de durée, avec intervalles de 24 secondes entre chaque son,—en d'autres mots, un son à chaque demi-minute. La machine consiste en un cornet mis en opération par la vapeur et l'air comprimé, et est en double, en sorte que si l'une des machines ou chaudières vient à se briser, l'autre peut être employée sans retard.

Au cours de la dernière saison, une ligne de téléphone a été terminée entre Victoria et la station de feu du Cap Beale, suivant la côte par Port San Juan, et Carmanah, avec postes à Port San Juan, au phare de Carmanah et au phare du Cap Beale. Un signal de pavillons a aussi été établi au phare de Carmanah pour communiquer avec les navires à l'aide du code international de signaux, et des règlements imprimés ont été distribués concernant ce service qui, on l'espère, sera d'une grande utilité à tous les expéditeurs de la Colombie-Britannique et facilitera le remorquage des voiliers.

Le total des frais se rattachant à l'établissement de cette station a été de $15,220.89.

Bouée de Pin Rock.

Les navigateurs s'étant plaints qu'il était difficile d'entrer dans le port de Victoria la nuit parce que le vif éclat des lumières électriques rendait les bouées invisibles, une lanterne à main exhibant un feu blanc fixe à une élévation de 8 pieds au-dessus de l'eau fut attachée le 1er octobre dernier à la balise de la bouée plate-forme qui marque Pin Rock, dans le port de Victoria. On a fait cela parce qu'un feu semblable sur la bouée de Shoal Point, dans le même port, avait donné beaucoup de satisfaction, et des rapports reçus depuis l'établissement de ce nouveau feu prouvent qu'il rend de bons services; en conséquence, il sera maintenu régulièrement.

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES.

Turn Point et île Patos.

Le rapport de l'année dernière disait que le gouvernement des Etats-Unis affecterait probablement un crédit à l'établissement de phares et de signaux de brume sur ces deux points importants. Depuis, le ministère a appris avec plaisir qu'un crédit libéral a été donné et que des plans préliminaires ont été préparés et soumis à l'approbation de la commission des phares de Washington. Il est donc permis de penser que les nouveaux feux seront en opération avant longtemps.

Entrée de la rivière Fraser.

La nouvelle hydrographie de la rivière Fraser, pour laquelle $500 furent portées au budget de l'année dernière, a été terminée par M. F. C. Gamble, qui a soumis un plan d'après lequel une carte a été préparée et envoyée aux autorités locales au mois de septembre dernier. La nouvelle hydrographie a fait constater une profondeur de 13 pieds à eau basse des grandes marées, entre New-Westminster et le golfe de Géorgie, équivalant à 27 pieds à extrême eau haute des grandes marées. En réduisant l'étude pour publication, il a fallu omettre quelques-uns des sondages indiqués, et en ce faisant il est malheureusement arrivé qu'en un certain endroit des sondages qui indiquaient la meilleure eau ont été omis, de façon à faire croire qu'à la pointe Garry il existait un chenal de 9 pieds seulement à eau basse. Depuis qu'on a constaté cette erreur, les cartes ont été corrigées et on a supprimé celles qui étaient défectueuses.

Dans le cours de la dernière saison on a fourni, pour service sur la rivière Fraser, huit bouées-tonneaux en fer qui ont coûté $2,372. L'usine Albion de Victoria a fabriqué pour $1,550, une bouée-cloche qui sera mouillée à l'embouchure de la rivière, en dehors de Sand-Heads, dès que le *Quadra* sera mis en commission. Cette bouée était trop grosse pour le *Douglas*, et il a fallu attendre que le *Quadra* fût prêt pour la placer.

Au mois de mai dernier, trois balises, consistant chacune en un groupe de trois pilots surmontés d'une croix de 8 pieds de large sur 8 pieds de long, ont été fixées sur le bord du banc Sturgeon. Elles se trouvent à 11 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et sont peinturées en noir. La balise la plus au sud est à l'extrémité sud-ouest du banc, immédiatement au nord du chenal sud de la rivière Fraser qui a été discontinué. La balise du milieu est sur le bord du banc à $2\frac{7}{10}$ milles au nord de la bouée nord de Sand-Heads, et la balise la plus au nord est à l'extrémité nord-ouest du banc à 3 milles au sud de la pointe Grey. Le département a appris que cette dernière balise a été emportée depuis son installation.

Le marégraphe dont il était question dans le rapport de l'année dernière a été placé à l'entrée de la rivière, et des observations ont été faites dans le but de constater les fluctuations de la rivière.

L'agent a reçu instruction de fixer des pilots dans la fourche nord de la Fraser pour indiquer le meilleur chenal aux navires d'un faible tirant d'eau. On estime que cet ouvrage, qui doit être exécuté le plus tôt possible, coûtera $500.

Brotchy Ledge.

L'agent a reçu instruction de construire une grande balise de pierre sur ce récif, à l'eau basse des marées du printemps prochain, et on cherche à savoir s'il n'y aurait pas moyen de faire porter un feu à cette balise par l'aide de lampes incandescentes reliées par un câble sous-marin au foyer d'éclairage électrique de la ville de Victoria. On pense que cette amélioration, surtout si la balise peut être allumée sans exiger la présence constante d'un gardien, rendra beaucoup plus facile l'entrée dans le port de Victoria.

Kelp Reefs.

L'agent a reçu instruction de faire construire une balise de pierre sur le récif le plus au large, à l'eau basse des marées du printemps prochain. Cette balise sera de grandes dimensions et surmontée de traverses pour être aussi visible que possible.

Active Pass.

La cloche de brume de cette station n'a pas donné satisfaction, et l'ingénieur en chef a recommandé d'établir un signal de brume à vapeur pour la commodité du trafic considérable qui suit la route de cette passe entre Victoria et Vancouver, quoiqu'il soit défavorable à cette route pour les navires d'un fort tirant d'eau, spécialement dans les temps de brume. Un demi-acre de terrain a été acheté, y compris un bon emplacement pour un bâtiment de signal de brume, et un crédit pour cette dépense sera probablement demandé à la prochaine session.

Entrance Island.

Un appareil dioptrique avec un secteur rouge pour couvrir le récif Gabriola a été ordonné en Angleterre pour cette station, et l'à-propos d'établir ici un cornet de brume à vapeur est actuellement à l'étude.

Port de Nanaïmo.

Les nombreux navires qui fréquentent aujourd'hui ce port pour de la houille ayant demandé qu'on leur en facilite l'abord, le ministère s'est occupé de la question depuis la visite de M. Anderson, et l'agent a reçu instruction de placer des feux sur deux des bouées-plateformes qu'il y a dans le port, semblables à ceux qui ont donné une grande satisfaction dans le port de Victoria. On croit que ces bouées seront préférables à des feux de port à terre, car les deux seuls points disponibles sont à une certaine distance du chenal, et il y a des récifs entre les deux.

RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Race Rocks.

La chaudière du sifflet de brume à vapeur ayant été condamnée, une nouvelle chaudière a été fabriquée à l'entreprise par l'usine Polson de Toronto, dont la soumission était la plus basse, et elle a été placée dans le bâtiment du sifflet de brume. Le prix du contrat pour la chaudière livrée à Victoria, était $868.50. Il a été décidé d'installer une seconde chaudière pour que le service ne souffre pas si la première vient à faire défaut. Tout l'intérieur du bâtiment du signal de brume a été refait pour recevoir les nouvelles chaudières. Un vieux réservoir en pierre qui se trouvait dans la salle des machines a été démoli et remplacé par deux réservoirs en fer.

Cap Beale.

Le tramway qui conduit du débarcadère au phare a été réparé et en partie reconstruit, au mois de juillet, par l'équipage du *Douglas*, avec l'aide de quatre journaliers; le sentier qui va de la station à Bamfield Creek a été en même temps déblayé. On a fait un porche à la porte de derrière du logement, et exécuté quelques réparations de détail.

Ile Yellow.

Lorsque M. Anderson visita cette station au mois de mai, il constata que plusieurs parties du bâtiment n'étaient pas conformes au devis, et il donna instruction au gardien de faire corriger les défauts par un charpentier et un maçon—ce qui a été exécuté aux frais de l'entrepreneur.

Pointe Atkinson.

L'escalier qui conduit du débarcadère au phare a été reconstruit.

Sand-Heads.

Deux nouvelles pattes d'oies ont été fixées tout près de la base en fer du bâtiment pour empêcher la glace et les billots de le frapper.

Des réparations secondaires et le peinturage nécessaire ont été faits à toutes les stations qui en avaient besoin.

BOUÉES ET BALISES.

Les bouées de Sand-Heads, rivière Fraser, sont tenues en place par le bateau arrache-souche *Sampson.*

Rosenfelt Rock.

Les épaves du navire naufragé *John Rosenfelt* ayant disparu du récif au large de l'île Saturna, dans le détroit de Géorgie, l'extrémité du récif a été marquée par une grande bouée conique noire en fer mouillée dans 12 brasses d'eau.

Sydney Channel.

Une bouée-espar, peinturée par bandes horizontales rouges et noires alternativement, a été mouillée, au mois de mars dernier, dans 16 pieds d'eau sur celle des deux chaînes de roches qui se trouve le plus au sud-est au large de la partie nord-ouest de l'île Sydney, dans le chenal Sydney.

Nanaïmo.

Une bouée-espar rouge a été mouillée au bord du banc sur le côté nord du centre à la hauteur du hangar de la Compagnie de houille de Vancouver, dans le port de Nanaïmo.

La balise qu'il y avait sur Beacon-Rock ayant été emportée, le rocher est maintenant marqué par une bouée-plateforme semblable aux autres de ce port.

Bouées dans les eaux du nord.

On a profité du voyage de M. Anderson dans le nord, à bord du steamer *Sir James Douglas*, pour établir les bouées-espars suivantes :—

1. Une bouée rouge à l'extrême nord du banc de sable à la hauteur du confluent de la rivière Nempkish, vis-à-vis la baie Alert, dans le détroit de Broughton.

2. Une bouée rouge à la hauteur de Ledge-Point dans les mêmes eaux.

3. Une bouée sur Dall-Patch, dans le chenal Seaforth.

4. Une petite bouée-espar noire à l'entrée d'Ecstall-Inlet, à Port-Essington, rivière Skeena. Cette bouée ne donne pas satisfaction, car le courant la submerge souvent.

5. Un espar noir à l'extrémité sud-est du récif de l'île Tugwell.

6. Trois petites bouées-espars dans la baie Metlahkatla. On dit que depuis ces bouées ont dérivé.

7. Un espar rouge à l'extrémité sud-ouest des récifs Hodgson.

8. Un espar sur le rocher Sparrowhawk, au sud de l'île Finlayson, détroit de Chatham.

9. Un espar rouge dans le chenal de Dead Tree Point, à l'entrée de Skidegate Inlet. Il paraît que depuis cette bouée a aussi dérivé.

Balise de Goose Spit.

Une balise de bois en forme de pyramide, haute de 32 pieds, peinturée en noir, a été placée le 15 juillet, par l'équipage du *Douglas*, à l'extrémité de Goose Spit, à l'entrée de Port-Augusta, dans le détroit de Baynes.

Balise de Sisters.

Une balise semblable, haute de 42 pieds, a été pareillement installée sur le plus à l'est des rochers Sisters, à l'ouest de l'île Lasquita, détroit de Géorgie.

Les frais d'entretien des feux, signaux de brume, bouées et balises de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, se sont élevés à $7,251.55, et la dépense pour établissement de quelques nouvelles stations à $10,258.80.

CHANGEMENTS PARMI LES GARDIENS DE PHARES.

Les changements suivants ont été faits pendant l'année terminée le 31 décembre 1891 :—

PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrêté du conseil.	Salaire par année.	Observations.
		1891.	$	
Thos. Darling.......	Baie Sud-Est, Muskoka.	31 janv. ..	60	Succédé à M. Lowe, quitté la localité
Allan Collins.......	Ile Christian..................	25 mars ..	425	Permuté avec J. Hoar, maintenant gardien du feu de l'île Hope.
John Hoar	Ile Hope	25 do ..	450	Permuté avec A. Collins, maint. gardien du feu de l'île Christian.
Jas. Burlingham....	Signal de brume de la Pointe Peter.	26 do ..	650	Augmentation de $250 en prenant charge du nouveau signal de brume, à part ses fonctions de gardien de feu.

PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrête du conseil.	Salaire par année.	Observations.
		1891.	$	
R. W. Winthrop	Rapides Deschênes	13 avril	100	Succédé à Thomas Graham.
John A. Innes	Port-Dover	26 mai	260	Succédé à C. Morgan, démissionn.
Alphonse Blondin	Jetée de Lachine	6 juin	200	Succédé à C. L. *dit* Parisien, mis à la retraite.
D. B. Hawkins	Port de la Péninsule, Algoma	31 août	400	Nouveau feu.
H. R. A. Ely	Feu-perche, Wiarton	4 sept.	50	do
H. E. Matthews	Longue-Pointe	21 do	400	Nouveau signal de brume.
Tancrède Leblanc	Pointe McKie	14 oct.	175	Succédé à Alex. McDonald, mis à la retraite.

DIVISION DE QUÉBEC.

Elzéar Heppel	Phare et signal de brume de Bicquet.	17 avril	700	Fournit un aide. Succédé à E. Parent, décédé.
N. Arsenault	Etang du Nord	21 juillet	350	Succédé à T. O'Brien, décédé.
Alex. Poitras	Feux d'alignement de Bersimis.	21 sept.	100	Nouveaux feux.
Paul Salvail, jeune	Ile à la Pierre	9 oct	220	Succédé à W. Matte, jeune, remplacé.
C. E. Forgues	Ile Perroquet	9 do	600	Succédé à H. de Puyjalon, démissionnaire.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Burton McNichol	Ile Bliss	31 janv.	300	Succédé à C. McNichol, décédé.
Miles McMonagle	Battures d'Oromocto	26 mai	80	Succédé à W. Rutledge, remplacé.
Norman B. Jones	Pointe du Chêne, riv. St-Jean	9 oct.	80	Succédé à J. Jones, décédé.
A. Bridges	Pointe Bridges	9 do	80	Nouveau feu.
Jude Robichaud	Balises de Richibouctou	5 déc.	200	Succédé à P. Léger, décédé.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

L. S. Nickerson	Phare flottant du récif Wesses.	31 janv	500	Succédé à J. R. Kenny, remplacé.
M. McFadyen	Feux d'alignement de Mabou	17 avril.	50	Succeédé à A. McLean, quitté la localité.
Alfred Brownell	Cold Spring Head	26 mai	100	Succédé à J. H. Brownell, démissionnaire.
Burton Wheadon	Havre Walton	26 do	125	Succédé à A. McN. Parker, décédé.
Geo. A. Briggs	Rivière aux Pommes	5 déc.	200	Succédé à A. McCullough, démissionnaire.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

F. M. Eastwood	Race Rocks	31 janv.	1,200	Fournit un aide. Succédé à W. P. Daykin, transféré à la garde du feu de Carmanah.
R. S. Jones	Sands Head	1er mai	900	Succédé à J. R. Wick, décédé.

PÉTROLE.

Des contrats ont été passés, au mois d'avril dernier, avec l'*Imperial Oil Company*, de Pétrolia, pour la fourniture du pétrole nécessaire à l'usage des phares, et le pétrole a été fourni aux prix suivants :

Délivré à	Par gallon en baril. Centins.	Par gallon en caisse. Centins.
Sarnia	$15\frac{1}{2}$	21
Hamilton	$17\frac{1}{8}$	$22\frac{5}{8}$
Kingston	$17\frac{5}{8}$	$23\frac{1}{8}$
Montréal	$18\frac{3}{8}$	$23\frac{7}{8}$
Québec	19	24
Saint-Jean, N.-B.	$19\frac{1}{2}$	$24\frac{1}{2}$
Pictou, N.-E.	20	25
Halifax	$19\frac{1}{2}$	$24\frac{1}{2}$
Charlottetown, I.P.-E.	$20\frac{1}{2}$	$25\frac{1}{2}$

Aux termes du contrat, l'huile doit être de la meilleure qualité de pétrole blanc type raffiné, exempt d'acides ou autres impuretés, peser à 62° Fahrenheit au moins 7·85 livres et au plus 8 livres par gallon, soutenir une épreuve de 115° Fahrenheit au pyromètre type, et être sous tous rapports conforme aux dispositions de l'Acte relatif à l'inspection du pétrole. Le pétrole doit être livré partie dans des barils et partie dans des caisses ; les barils doivent être de la meilleure qualité, neufs, cerclés en fer, faits de chêne blanc, préparés à l'intérieur avec de la colle forte liquide et peinturés à l'extérieur ; les caisses doivent contenir chacune deux boîtes contenant elles-mêmes 4 ou 5 gallons, mesure impériale ; les boîtes doivent être faites avec du ferblanc de la meilleure qualité.

La quantité de pétrole livrée aux phares en amont de Montréal durant le dernier exercice a été de 18,928 gallons ; à ceux du district de Québec, 23,899 gallons ; à ceux de la Nouvelle-Ecosse, 52,765 gallons ; à ceux du Nouveau-Brunswick, 10,351 gallons ; à ceux de l'Ile du Prince-Edouard, 6,624 gallons, et à ceux de la Colombie-Britannique, 4,520 gallons : total, 117,187 gallons.

Le pétrole dont on se sert dans la Colombie-Britannique est américain, car on a constaté que c'est celui qui convient le mieux pour les feux de cette province. Nous avons aussi acheté une petite quantité de pétrole américain pour le service des feux dioptriques, car le pétrole canadien ne convient pas pour ces sortes de feux. Les dépenses pour huile, pendant le dernier exercice, ont été comme suit : en amont de Montréal, $3,606.48 ; Québec, $4,582.35 ; Nouvelle-Ecosse, $12,927.51 ; Nouveau-Brunswick, $2,636.85 ; Ile du Prince-Edouard, $1,561.02 ; Colombie-Britannique, $1,123.00 : total, $26,437.20.

STEAMERS FÉDÉRAUX.

Les steamers sous le contrôle du ministère sont : le *Newfield*, à hélice ; le *Druid*, à aubes ; le *Lansdowne*, à hélice ; l'*Alert*, à hélice ; le *Stanley*, à hélice ; le *Bayfield*, à hélice ; la petite chaloupe à vapeur *Dolphin*, au service de la police de rade de Québec ; le *Quadra*, neuf, à hélice, et le *Sir James Douglas*, à hélice, avec son allège à vapeur.

Napoléon III.

Le steamer fédéral *Napoléon III*, appartenant à la division de Québec, a fait naufrage le 18 octobre 1890, en touchant un rocher plat à l'entrée de la petite baie des Glaces pendant une tempête de vent. Il fut jugé à propos de le remettre à flots et radouber, et un contrat fut conclu à cet effet avec MM. McDonald et Cie, d'Halifax. Toutefois, ce contrat ne reçut pas son exécution, car le 2 décembre un ouragan mit la coque tellement en ruine qu'on jugea impossible de la réparer. La machine et les chaudières furent relevées par les entrepreneurs, qui présentèrent pour cela une réclamation que le département n'a pas encore réglée. Il fut constaté que la machine avait subi très peu d'avaries. Des soumissions furent demandées pour l'achat de la machine et de la coque séparément, mais les offres n'étant pas satisfaisantes, aucune ne fut acceptée. La machine a été remise en bon état, et elle pourrait maintenant servir à un autre navire. Elle a été transportée, avec les chaudières, dans les entrepôts du ministère au port d'Halifax. La coque du navire est restée sur le théâtre du sinistre ; des mesures ont été prises pour en disposer, et une ou deux soumissions sont à l'étude.

Druid.

Le steamer *Druid* a été employé, pendant la dernière saison, à voir aux bouées-gaz et autres bouées du fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'à approvisionner un certain nombre de phares du fleuve. Dans le cours du dernier exercice, la somme de $2,262.42 a été dépensée pour réparer la coque et les machines de ce navire. Une nouvelle chaloupe à rames a été placée à bord du *Druid*. Ce steamer a besoin de nouveaux cylindres et de nouvelles pompes à air, dont le coût est estimé à $6,000 ou $8,000. Comme le *Druid* à déjà occasionné des dépenses considérables dans ces dernières années pour être en état de faire le service du ministère, nous avons pensé qu'il valait mieux le mettre en vente plutôt que de faire les forts déboursés qu'exigerait la réparation de ses machines. En conséquence des soumissions pour son achat ont été demandées jusqu'à la date du 5 février 1892. Le *Druid* est un steamer en fer à aubes, ayant les dimensions suivantes : longueur, 160 pieds ; largeur, 26.6 pieds ; profondeur de cale, 9.6 pieds ; jaugeage brut, 239 tonneaux ; tirant d'eau, avec soutes remplies, 7 pieds 6 pouces. Son ameublement a été enlevé, inventorié, et emmagasiné à Québec. Le nombre moyen de ses officiers et de son équipage était de 21 hommes, et chaque homme coûtait en moyenne 39 centins par jour pour approvisionner le navire.

Newfield.

Du 2 août au 1er octobre 1890, le steamer *Newfield* fut employé au service du câble pour le ministère des travaux publics, et à partir du 14 octobre de la même année au service des phares et bouées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et sur la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick. Le 10 décembre, pendant qu'il revenait de l'île aux Eglantiers à Halifax, sa soute à poudre éclata, mettant en pièces le pont et partie du sabord. Un homme fut tué sur le coup, et six autres reçurent des blessures auxquelles deux autres succombèrent ensuite à l'hôpital de Yarmouth, N.-E. Le lieutenant Gordon, M.R., de l'*Acadia*, après une enquête sérieuse, a fait rapport que l'explosion avait été purement accidentelle. Une somme de $1,114, votée par le parlement, a été distribuée parmi les familles des victimes à titre d'indemnité. Pendant que le *Newfield* se trouvait dans le havre de Yarmouth, le capitaine Richard

A. Guilford, qui était au service du ministère depuis le mois de mars 1880, tomba mort dans sa cabine. Cette mort soudaine fut vivement regrettée par le ministère, de même que la calamité de l'explosion. A Yarmouth, des réparations provisoires furent faites par contrat au *Newfield* pour une somme de $80, et il fut ensuite conduit à Halifax, où un examen minitieux de ses machines et de sa coque fut fait par les inspecteurs Coker et Stevens, qui déclarèrent qu'un radoub considérable était nécessaire. Des soumissions furent demandées à Halifax, Saint-Jean, Pictou, New-Glasgow et Yarmouth. Celle de MM. W. et A. Moir, pour réparer la coque et les machines, était la plus basse. Elle fut acceptée, et les travaux furent exécutés, suivant le devis et le contrat, sous la surveillance de MM. Stevens et Coker, pour $7,730. Des soumissions furent également demandées pour faire des réparations au pont et autre boisage, et celle de M. O'Brien, qui était la plus avantageuse, fut acceptée ; ces travaux coûtèrent $883. Un nouvel appareil de pilotage à vapeur fut installé, au prix de $775 ; des soumissions avaient aussi été demandées pour cet ouvrage, et celle de MM. W. et A. Moir fut la seule reçue. Le vireveau a été réparé, à l'entreprise, pour $225. Le navire fut peinturé à l'extérieur et à l'intérieur, à l'entreprise, pour $870. En dehors de ces réparations qui ont coûté $10,483, la somme de $3,848.57 a été dépensée pendant l'année pour réparations ordinaires, ce qui porte à $14,331.57 le total des déboursés faits pendant l'exercice pour réparer le *Newfield.* Les recettes de ce steamer pour le service du câble se sont élevées à $5,900. Le 20 mai 1891, il fut mis en commission au service des bouées et à l'approvisionnement de l'île de Sable. Il continua pendant l'été et l'automne, et il continue encore le service des phares et des bouées. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage pendant la dernière campagne a été de 33, et les frais d'avitaillement du navire ont été d'environ 42 centins par homme *per diem.*

LANSDOWNE.

Le steamer *Lansdowne* a été employé pendant la dernière saison au service des bouées et des phares dans les divisions du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. La somme de $2,387.91 a été dépensée en réparations pour ce navire pendant le dernier exercice. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Lansdowne* était de 29, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 44 centins par homme *per diem.*

STANLEY.

Le steamer *Stanley*, qui est employé aux communications d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, commença son service le 6 décembre 1890 et fit son dernier voyage le 1er mai 1891 ; dans cet espace de temps il a fait cinquante-cinq voyages d'aller et retour. Son premier voyage régulier a été entre Charlottetown et Pictou, et il continua sur cette route jusqu'au 14 décembre, alors qu'il fut forcé d'aller à Georgetown, après avoir vainement essayé d'entrer dans le port de Charlottetown, qui était rempli de grosses glaces flottantes. Il continua à faire le trajet entre Georgetown et Pictou jusqu'au 14 avril, alors qu'il reprit la route de Charlottetown et Pictou. La régularité de ses voyages fut souvent interrompue par les glaces épaisses qui flottaient dans le détroit de Northumberland. Le 5 janvier 1891, il partît de Pictou, mais n'arriva à Georgetown que le 10. Il partît de Pictou le 16 évrier, mais n'arriva pas à Georgetown avant le 28, restant douze jours engagé dans

la glace la plus épaisse qu'on eût jamais vue. Arrivé à Georgetown le 28 février, il fut désarmé jusqu'au 13 mars pour que l'on pût nettoyer ses chaudières. Du 30 mars au 3 avril, une glace épaisse l'empêcha d'atteindre Pictou. A son voyage de retour, il eut encore à lutter contre la glace et mit deux jours à parvenir à Georgetown. Du 6 au 8 avril il resta dans le port de Georgetown, une épaisse glace flottante l'empêchant de partir. Le nombre total de jours perdus par la glace et le vent a été de vingt-neuf; quatorze jours ont été employés à nettoyer les chaudières dans un temps où il était à peu près impossible d'entretenir une communication continue, à moins que l'hiver n'eût été plus doux. Le *Stanley*, pendant son service d'hiver, est arrivé 54 fois à Pictou, 41 fois à Georgetown et 13 fois à Charlottetown; il a transporté 1,868 malles-poste. Le 3 janvier dernier on a dû transférer le service postal du *Stanley* aux bateaux brise-glace qui font la traversée entre les caps Traverse et Tourmentine. Le *Stanley* reprit ce service le 11 avril. Les recettes du steamer ont été comme suit: poids approximatif du fret transporté, 4,325 tonneaux, $7,698.54; passagers transportés à $3 et $1.50, 2,317, $6,558; repas et cabines, $1,082.50; remorquage de navires dans la baie Cardigan, $200: soit, pour la campagne de 1890-91, un total de recettes de $15,539.04. Les frais d'entretien, pendant la même campagne, ont été de $15,873.90, et de plus la somme de $5,567.85 a été dépensée en réparations, ce qui a porté à $21,441.75 le total des dépenses. Le *Stanley* a été employé à la protection des pêcheries depuis le 18 juin jusqu'au 18 octobre 1890, et depuis le 18 juin jusqu'au 11 septembre 1891.

Après un service de trois ans on pouvait facilement voir des dentelures sur les plaques de fer du *Stanley* à ligne d'eau, et le capitaine était d'opinion que ces dentelures retardaient la marche du navire dans la glace. Elles avaient été causées par le contact avec la glace épaisse, mais elles ne s'étendaient pas sur toute la longueur du navire, car un tiers de cette longueur, l'avant, avait reçu un double blindage, et on n'y remarquait aucune échancrure. Le steamer fut mis sur la cale de Pictou, et deux officiers du département (l'inspecteur des coques et l'inspecteur des bateaux à vapeur des provinces maritimes), en firent une inspection complète. Ils firent rapport que les plaques échancrées devaient être enlevées, chauffées et redressées, et que le navire devrait avoir un double blindage sur toute sa longueur. Des soumissions furent demandées pour faire l'ouvrage recommandé par les inspecteurs, et le contrat fut adjugé à M. J. Patterson, d'Halifax, dont la soumission, $14,500, était la plus basse. Le navire fut placé dans le nouveau bassin à sec d'Halifax le 15 septembre dernier, et l'ouvrage fut exécuté d'après un devis préparé avec soin et sous la surveillance de M. Stevens, inspecteur des bateaux à vapeur, et de M. McMillan, le mécaniciens en chef du steamer, qui firent rapport qu'il était prêt à prendre la mer, suivant les stipulations du contrat, le 26 novembre dernier. Les plaques ont été importées de la Compagnie d'acier d'Ecosse par le ministère de la marine, et sont de l'espèce connue sous le nom de tôle pour navires, procédé Siemens; elles coûtent $966.84. A part cela, une somme de $289.85 a été dépensée en réparations de détail—ce qui porte à $15,752.72 le total des déboursés pour réparations depuis la clôture de l'exercice, 30 juin 1891.

Sur la recommandation du mécanicien-chef, un appareil évaporatoire a été importé de MM. G. et J. Weir, de Glasgow, Ecosse, et placé à bord du *Stanley;* il a été acheté à contrat, et coûte $606.04. Des soumissions ont été demandées pour son installation, et l'entreprise fut adjugée à M. J. Patterson, d'Halifax, dont la soumis-

sion, $290, était la plus basse : de sorte qu'il coûte en totalité $896.04. Ces appareils ont pour fonction de fournir de l'eau douce aux chaudières marines, afin de combler les pertes que peuvent produire des fuites aux collets de jonction et en mer. On a constaté que très souvent il est difficile de se procurer de l'eau fraîche au port, dans des moments critiques. Pour obvier à cette difficulté, l'appareil évaporatoire a été placé à bord afin de n'être plus obligé d'employer de l'eau salée pour suppléer à l'insuffisance du contenu des chaudières.

Suivant les instructions que vous m'aviez données le 9 janvier dernier, je me suis rendu à l'Ile du Prince-Edouard pour me rendre compte de l'administration du service d'hiver entre l'île et la terre ferme.

J'ai traversé, à bord du *Stanley*, de Pictou à Georgetown par une brise de nord-est, et j'ai été surpris de la grande puissance dont ce navire a fait preuve en passant à travers une glace très épaisse. A la suite des observations que j'ai faites par moi-même des difficultés dont cette navigation est entourée, je n'hésite pas à dire que le *Stanley* est un succès pour le service particulier dont il est chargé pendant les mois d'hiver. Au mois de mars dernier j'ai recommandé que de nouvelles plaques d'acier fussent posées dans ses flancs, ce qui, comme je l'ai dit plus haut, a été fait après minutieuse inspection. Tandis que j'étais à Charlottetown, je me suis mis en communication avec le Bureau de Commerce de cette ville ; j'assistai à une séance du conseil de ce bureau, et je prêtai l'oreille à des représentations qui furent faites au sujet de retards survenus dans la distribution des courriers. J'informai le bureau que je ferais rapport de ce que j'avais entendu et recommanderais au ministre les changements qui me paraîtraient devoir remédier à l'état de choses dont on se plaignait, afin de donner à l'île un courrier quotidien, soit par les bateaux brise-glace ou par le steamer, aussi souvent que le temps le permettrait. Depuis, j'ai fait ces recommandations, et des mesures ont été prises pour éviter toute interruption inutile des communications par bateaux à vapeur au commencement de l'hiver. Le département a publié un avis, portant la date du 3 février 1891, fixant le temps du service d'hiver du *Stanley* depuis le 1er décembre jusqu'au 14 mai, à moins que les bateaux de la Compagnie de navigation de l'Ile du Prince-Edouard ne soient pas capables de continuer leurs voyages jusqu'au 1er décembre, ou ne soient pas sur leurs routes le 1er mai. Dans ce cas, afin de maintenir la communication quotidienne, le *Stanley* commence le service lorsque les bateaux de la compagnie cessent de marcher en automne, et le continue jusqu'à ce qu'ils aient repris leur route au printemps. L'avis porte aussi que le *Stanley* fera tous les jours une traversée complète entre Charlottetown et Pictou, tant que la glace le permettra, mais que lorsqu'il ne pourra plus faire des voyages quotidiens entre ces ports, il sera mis sur la route de Georgetown et Pictou et y fera chaque jour une traversée complète si possible. Conformément à cet avis, le *Stanley* a commencé ses voyages entre Charlottetown et Pictou le 1er décembre cette année.

Lorsque le *Stanley* fut placé sur la côte de Pictou, on constata que trois des ailes de son hélice avaient été brisées par la glace. Immédiatement on commanda en Ecosse une garniture d'ailes d'une plus grande force et composées de matériaux plus durables. Ces ailes sont arrivées à Halifax dernièrement et coûtent, transport compris, $908.70 Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Stanley*

était de 32, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 43 centins par homme *per diem.*

SIR JAMES DOUGLAS.

Le steamer *Sir James Douglas*, stationné à Victoria, C.-B., fut mis en commission le 16 mars dernier et resta en commission jusqu'au 30 novembre, jour où son équipage fut congédié. Il a été généralement occupé au service des bouées ou des phares. Le 24 avril, l'ingénieur en chef du ministère, M. W. P. Anderson, et l'agent du ministère à Victoria, commencèrent une tournée d'inspection de toutes les stations de feu de la province, et des eaux de la Colombie-Britannique au nord de Port-Simpson, y compris les îles de la Reine-Charlotte ; ils la terminèrent le 21 mai. Le steamer qui les portait distribuait en même temps des approvisionnements à quelques-unes des stations. Du 17 au 23 juin 1890 il fut employé par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à poser le câble, service pour lequel le ministère reçut $622.25 le 6 septembre 1890. Du 11 au 22 août 1890, il fut engagé par la même compagnie à réparer le câble, service pour lequel le ministère reçut $1,122.50 le 27 septembre 1890. Même engagement du navire par la même compagnie pendant la première semaine de décembre 1890, et qui rapporta $731.50 au ministère le 19 février 1891. Le 25 août 1890, le *Sir James Douglas* fut mis à la disposition du gouvernement local de la Colombie-Britannique pour faire une exploration de la côte occidentale de cette province en rapport avec le projet de créer des établissements de pêche crofters. De son côté, le gouvernement local mit dans l'intervalle un bon steamer à la disposition du département. Le 2 juillet dernier, le *Sir James Douglas* fut employé par la commission des réserves de Sauvages à un voyage spécial à l'île Banks ; les recettes de cette excursion qui dura 12 jours figureront dans les comptes du prochain exercice. Les recettes totales du *Sir James Douglas* pendant l'exercice ont été de $2,497.25, et la dépense totale de $11,012.14. Ordre a été donné de préparer un devis de l'équipement de ce steamer dans le but de le vendre, car le nouveau steamer *Quadra* va le remplacer.

Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage du *Sir James Douglas* était de 12, et les frais d'avitaillement se sont élevés à 53 centins par homme *per diem.*

QUADRA.

Le *Quadra* est un steamer en acier récemment construit à Paisley, Ecosse, et va remplacer le *Sir James Douglas* à la station de la Colombie-Britannique. Des soumissions pour la construction d'un navire en acier furent demandées par avis public dans tout le Canada, y compris la Colombie-Britannique. Des exemplaires de ces avis, avec devis et plans, furent envoyés au haut commissaire du Canada, avec prière de les faire parvenir à des constructeurs de navires de la Grande-Bretagne. Des avis, plans et devis semblables furent aussi envoyés directement par notre ministère à des constructeurs de navires anglais. Dix soumissions furent reçues pour la construction d'un steamer en acier, trois pour un steamer en bois, et une pour un steamer composite. Un des soumissionnaires canadiens offrit de fournir un navire construit dans la Grande-Bretagne. La soumission de MM. Fleming et Ferguson, des Phœnix Works, Paisley, G.-B., était la plus basse et la plus favorable : ces messieurs offraient de construire un navire en acier, suivant le devis, pour £15,000 sterling.

Comme cette offre était la plus avantageuse, elle fut acceptée, et le contrat fut signé à l'effet que le steamer serait livré sur la Clyde le 6 juin 1891. Cependant, le steamer n'était ni livré ni terminé à la date spécifiée. La raison donnée par les entrepreneurs pour expliquer cette non-exécution des termes du contrat a été la grève des chemins de fer d'Ecosse qui, au mois de février dernier, avait considérablement gêné les opérations des constructeurs de navires en prévenant la livraison, au temps fixé, des matériaux dont ils avaient fait la commande. Des démarches ont été faites par l'intermédiaire du haut commissaire pour s'enquérir du retard dans le but de protéger les intérêts du ministère, en déduisant du prix du contrat la somme stipulée pour dommages si le retard avait pu être contrôlé par les entrepreneurs, ne perdant pas de vue que les grèves, les incendies et autres causes en dehors du contrôle des constructeurs étaient exceptées dans le contrat. Des recherches minutieuses faites sur l'avis d'avocats démontrèrent que le retard était hors du contrôle des constructeurs. Tous les matériaux nécessaires à la construction du navire avaient été ordonnés à temps, mais comme ils n'avaient pas été livrés par suite de la grève, les constructeurs n'avaient pu procéder à la construction, et par conséquent, aux termes du contrat, ils ne pouvaient pas être tenus responsables du retard. Le 25 septembre dernier le *Quadra* fut terminé et fit son premier voyage d'essai, atteignant une vitesse de 12 nœuds à l'heure. Il fut livré au représentant du ministère à Glasgow le 6 octobre, et le lendemain le dernier versement du prix du contrat était fait. M. Lawrence Hill, ingénieur civil, a représenté le département pendant la construction du navire, et l'a surveillée de près. Il a attesté que l'ouvrage était sous tous les rapports conforme aux exigences du devis.

Le navire a été construit sous la surveillance spéciale du Lloyd anglais, et le certificat de classification suivant lui a été décerné le 21 septembre 1891: " Ce navire a été construit sous la surveillance spéciale des inspecteurs de la société, et déclaré le 21 septembre 1891 être en bon état pour transporter des chargements périssables; il a été classifié et inscrit au registre de la société sous la rubrique ✠100A1. Les machines et chaudières furent aussi inspectées au cours de la construction par les inspecteurs du Lloyd, et un certificat de la société pour machines a été décerné le 2 octobre 1891. En outre, le Lloyd lui a aussi donné des certificats pour les ancres et aussières en acier, qui ont subi avec succès l'épreuve mécanique exigée par l'Acte impérial. Tous ces certificats sont en la possession du ministère.

Les dimensions du *Quadra* telles que consignées au registre, sont: longueur, 174 pieds; largeur, 31.1 pieds; profondeur de cale, 13·6. Son tonnage brut est de 573·30 tonneaux, et son tonnage net officiel de 265·25 tonneaux. Ses machines sont du modèle Fleming et Ferguson, à quadruple détente, du type amélioré, et faites pour garder une vitesse de dix nœuds en mer. Ces machines et chaudières sont garanties pour six mois à partir de la date de la livraison, et les entrepreneurs sont liés à corriger les défectuosités des matériaux et de la construction. Un appareil évaporatoire du modèle Morrison destiné à combler la perte d'eau douce dans les chaudières a été mis à bord. Le navire contient aussi une salle d'armes et une soute à poudre qui peuvent être utilisées immédiatement si besoin en est. Enfin il est muni d'un petit cheval pour pomper et faire fonctionner le cabestan.

Comme je l'ai déjà dit, le prix du contrat payé pour ce steamer a été de £15,000 sterling, ou $72,999.99; $356 ont aussi été déboursées pour installations de détail qui n'avaient pas été spécifiées d'abord, et cette somme a été portée au compte de la construction. La somme payée à M. Lawrence Hill, pour inspection et déboursés, a été de $345.55 : ce qui porte à $73,701 le coût total du *Quadra*. Le crédit voté par le parlement était de $70,000.

Le 15 octobre le *Quadra* fit voile de Greenock, Ecosse, pour Victoria, C.-B., ayant à son bord le capitaine Walbran, patron, M. Hodgert, mécanicien garant représentant les constructeurs, M. Grant, du *Sir James Douglas*, mécanicien, et un équipage, y compris mécaniciens et chauffeurs, de 28 hommes en tout. Des vivres et du combustible pour une valeur d'environ $3,800 avaient été mis à son bord. Il arriva au Cap-Vincent, îles du Cap-Vert le 30 octobre ; mais, dans le golfe de Gascogne il eût un rude temps qui continua jusqu'à ce qu'il atteignit les Canaries. Sous ce gros temps, qui prit les proportions d'un ouragan dans le golfe de Gascogne, le *Quadra* a montré qu'il est un excellent bateau marin. A Saint-Vincent il embarqua près de 124 tonnes de charbon propre au chauffage des chaudières et il prit la route de Valparaiso, où il arriva le 9 décembre.

Pendant que le présent rapport était en cours de préparation pour l'imprimerie, nous avons reçu du capitaine Walbran une lettre nous annonçant que le *Quadra* est arrivé à Esquimalt, C.-B., le 5 janvier 1892. La traversée de Greenock à Esquimalt s'est opérée sans accident en 80 jours, y compris 10 jours passés à l'ancre aux endroits suivants : Saint-Vincent (Cap-Vert), détroit de Magellan, chenal de Smyth, Lota (Chili), et San-Francisco (Cal). Le *Quadra* a essuyé plusieurs gros coups de vent auxquels il a fort bien résisté. La consommation moyenne de charbon a été d'environ 9 tonnes par jour, et la vitesse du navire d'a peu près 9 nœuds à l'heure. La distance qu'il a parcourue est de 14,817 milles.

Bayfield.

Le *Bayfield* est un steamer en bois, de 150 tonneaux bruts et 94 tonneaux officiels; il compte 29 années de service, et est employé aux travaux de levée hydrographique de la baie Georgienne. Il est parti d'Owen-Sound le 4 mai pour ces travaux, qu'il a continués jusqu'au 25 octobre, date où il fut dépêché au service de protection des pêcheries, qu'il a continué jusqu'au 30 novembre. Pendant l'exercice il a été dépensé $550.87 en réparations du *Bayfield*. Le nombre des officiers et hommes d'équipage de ce steamer était de 22, et ses frais d'avitaillement se sont élevés à 47 centins par homme *per diem*.

Alert.

L'*Alert*, qui avait pris la place du *Newfield* pendant que ce dernier était en radoub, fut mis temporairement en commission et reçut ordre de se rendre à Québec pour remplacer le *Napoléon III* comme bateau d'approvisionnement. Des soumissions furent demandées pour un treuil à vapeur pour l'*Alert ;* celle de la Compagnie de fonderie de Pictou étant la plus basse, fut acceptée, et le treuil fut installé a bord suivant les termes du contrat, pour $625. Il arriva à Québec le 23 novembre 1890. Un treuil plus grand et convenant mieux à l'*Alert* était en magasin à Québec ; il fut mis à bord à la place du nouveau, qui fut emmagasiné. Pour rendre ce steamer très propre au service, des réparations étaient nécessaires, et un contrat fut conclu pour

le placer sur le gril de carénage de Roche moyennant $33.15. La navigation ayant pris fin soudainement, il fut de plus convenu avec M. Roche que le steamer resterait sur le dit gril tout l'hiver, moyennant la somme de $100. Les travaux de réparations furent exécutés sous la direction d'officiers du département par des charpentiers et forgerons employés à l'agence de Québec. Les ponts et bastingages furent calfatés, les œuvres mortes planées avec du mastic et du ciment et peinturées, et les machines réparées. Les frais de radoub de l'*Alert*, pendant tout l'exercice, se sont élevés à $4,786.59; la principale partie de la dépense a été pour main-d'œuvre. Au mois de décembre ordre fut donné de faire mesurer l'*Alert* à Halifax, selon les exigences de l'Acte concernant la marine marchande. Ses dimensions, ainsi que le certificat d'inspection en fait foi, sont: longueur 168.5 pieds, largeur 31.5 pieds, et profondeur de cale 20 pieds ; tonnage brut, 607.80 ; tonnage net, 413.30. Un tambour et un bateau de sauvetage appartenant autrefois au *Stanley* furent expédiés, au mois de mai dernier, de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, à Québec, pour $25, et installés à bord de l'*Alert*. Deux chaloupes neuves lui furent aussi fournies. Au mois d'avril des soumissions furent demandées à Québec pour la construction de cinq chaloupes, et le contrat fut adjugé à P. Pouliot, de Québec, dont la soumission, $4 le pied, était la plus basse. Deux de ces chaloupes ont été mises à bord de l'*Alert*, et leur prix de revient sera porté dans les comptes du prochain exercice.

Au matin du 13 novembre 1890, pendant que l'*Alert* se rendait d'Halifax à Québec, sous le commandement du capitaine McElhinney, il aborda près du cap Jack, N.-E., dans le détroit de Canso, la goélette *Scylla*, allant de l'Ile du Prince-Edouard à Boston avec un chargement de pommes de terre. Vu l'obscurité, on ne put se rendre compte de l'étendue des avaries de la *Scylla ;* mais comme on crut voir qu'elle enfonçait, son équipage fut pris à bord de l'*Alert*. Plus tard la goélette fut remorquée, abandonnée, par le steamer *Coila*, à Port-Hakesbury, N.-E., où elle fut évaluée et vendue. Une enquête préliminaire sur la cause de l'abordage fut faite à Pictou par M. J. R. Noonan, sous l'empire de l'Acte des naufrages et de sauvetage, le 14 novembre 1890. Le capitaine W. H. Smith, M.R., président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, fit une autre enquête le 20 janvier 1891. Une commission composée du capitaine Smith et du lieutenant Gordon, M.R., attachés à ce département, fut constituée par arrêté du conseil le 4 février 1891 pour instituer une enquête sur les causes de l'abordage. Cette enquête s'ouvrit à Halifax le 12 février 1891, sous l'empire de l'Acte des naufrages et de sauvetage, chap. 81 des Statuts revisés du Canada. Des dépositions furent données sous serment par les officiers de l'*Alert*, le capitaine et l'équipage de la *Scylla*. Il résulta de ces enquêtes que les officiers de l'*Alert* étaient à blâmer, parce que l'homme de quart avait donné un faux ordre au timonier pendant que les deux navires approchaient l'un contre l'autre. Le propriétaire de la *Scylla* produisit une réclamation contre le gouvernement pour la perte de son navire; une autre réclamation fut aussi produite par le propriétaire du chargement. Ces réclamations furent examinées avec soin et soumises au ministère de la justice pour connaître son opinion sur la responsabilité du gouvernement dans cette affaire. Le ministère de la justice émit l'opinion que les réclamants étaient dans leur droit, l'enquête ayant démontré que le capitaine de la *Scylla* n'était pas à blâmer de l'abordage et de la perte qui en avait résulté. Les premiers dommages réclamés ne furent pas admis, mais les sommes suivantes furent offertes en règlement: à la Compagnie d'assurance Reliance, Boston, $1,100, somme payée par elle au proprié-

taire du chargement ; au même propriétaire, $150 pour avance sur fret, etc. : à la Compagnie d'assurance maritime de Boston, $2,251, somme payée par elle au propriétaire de la goélette ; à G. W. Hennesey, armateur, $1,134.55, somme qui comprend $100.35, frais de ses hommes d'équipage aux enquêtes ; au capitaine et à l'équipage, $511 pour perte d'effets. En plus, les enquêtes occasionnèrent des déboursés au montant de $83.35, ce qui porte à $5,230 la somme totale déboursée à l'occasion de cet accident. A la suite d'un examen minutieux, la valeur de la goélette et de son gréement fut estimée à $3,340 ; la valeur du chargementt fut basée sur la facture du prix coûtant. Le parlement vota un crédit de $6,000 pour le règlement des réclamations de la *Scylla*.

Le 12 octobre dernier, pendant que l'*Alert* était à distribuer des approvisionnements de phares dans la baie du Naufrage, Anticosti, il toucha fond. Une goélette de renflouage qui se trouvait dans les alentours fut employée par le capitaine, à raison de $50 l'heure, pour aider à remettre l'*Alert* à flot. Une ancre fut descendue, et en virant la chaîne avec le guindeau, et avec l'emploi combiné des machines de l'*Alert* et de la goélette, le steamer fut dégagé à marée haute, après avoir resté échoué pendant six heures. Lorsque l'*Alert* fut de retour au port, l'agent de Québec fit des recherches préliminaires sur la cause de l'échouement ; cet examen révéla le fait que l'un des matelots, agissant d'après les instructions du maître d'équipage, avait coupé 2 brasses de la ligne de sonde, mais n'avait pas enlevé les marques de la ligne, et que le maître d'équipage n'en avait pas non plus informé les officiers du navire. Comme le capitaine se guidait uniquement sur les sondages qui étaient faits avec la ligne raccourcie quand il entra dans la voie du naufrage, il fut trompé sur la profondeur de l'eau, et il toucha fond, quoique l'*Alert* marchât avec précaution. Une enquête régulière instituée par le capitaine W. H. Smith, M.R., commissaire de la cour d'enquête, révéla les mêmes faits que l'enquête préliminaire, et en dehors de la sentence rendue en cette occasion, la cour renvoya Théodore Simpson du service du gouvernement et suspendit son certificat pendant trois mois, pour avoir négligé d'informer les officiers que la ligne de sonde avait été coupée. Le tribunal censura aussi le 1er lieutenant, Arthur Morin, pour avoir négligé d'inspecter la ligne de sonde. Les déboursés faits pour l'enquête s'élevèrent à $27.10.

Le 28 juillet, en se rendant de Cap Race, Terreneuve, aux îles de la Madeleine, l'*Alert* aperçut, échoué sur les Rochers aux Oiseaux, un navire qui se trouva être le steamer *Tiber*. Ses services furent requis, et il se mit immédiatement à l'œuvre pour dégager le *Tiber*. A la suite de plusieurs tentatives infructueuses, l'équipage aida à jeter la cargaison à la mer, après quoi l'*Alert* réussit à remettre le *Tiber* à flot. Trente-six heures furent employées à ce déséchouage, pour lequel les agents du *Tiber* payèrent $500 qui furent placées au crédit du receveur général. Cette somme sera portée au compte des recettes de l'*Alert* dans le prochain exercice. Le nombre moyen des officiers et hommes d'équipage de l'*Alert* était de 32, et ses frais d'avitaillement se sont élevés à environ 40 centins par homme *per diem*.

L'état suivant donne les déboursés faits pour l'entretien et les réparations de chaque steamer, ainsi que les recettes de chacun, pendant l'exercice clos le 30 juin 1891 :

—	Dépenses. Réparations.	Entretien.	Total.	Recettes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
"Newfield"	14,331 57	15,366 94	29,698 51	5,903 60
"Stanley"	5,567 85	15,873 90	21,441 75	15,539 04
"Sir James Douglas"	431 31	10,580 83	11,012 14	2,497 25
"Lansdowne"	2,387 91	19,412 76	21,800 67	....
"Druid"	2,262 42	9,708 53	11,970 95	....
"Napoleon III"	1,690 89	8,333 33	10,024 22	....
"Alert"	4,786 59	5,366 35	10,152 94	....
"Quadra"	....	1,813 51	1,813 51	....
"La Canadiene", croiseur temporairement employé par le département à la protection des pêcheries	....	731 05	731 05	....
	31,458 54	87,187 53	118,645 74	23,939 89

Dépenses	$118,645 74
Recettes	23,939 89
	$94,705 85
Crédit parlementaire	$118,550 00

Le mode d'avitaillement des steamers fédéraux qui appareillent à Halifax et à Québec a été changé dans le cours de la saison de 1891. Autrefois, à ces deux ports, les capitaines des steamers faisaient un contrat avec le département à l'effet de fournir des provisions à une somme fixe par mois pour chaque officier et matelot. A Québec la somme était de $12 par mois pour les officiers et de $10 pour les matelots. Ce mode ayant donné lieu à quelques plaintes, le ministère décida de demander des soumissions aux marchands de provisions, épiciers, bouchers et autres, pour fournir des vivres à des prix de contrat. Les sommissions les plus basses et les plus favorables ont été acceptées, et le nouveau mode a donné satisfaction. Des soumissions ont été reçues à Halifax pour le *Newfield*; à Saint-Jean, N.-B., pour le *Lansdowne*; à Charlottetown, Georgetown et Pictou, pour le *Stanley*; à Victoria, C.-B., pour le *Sir James Douglas*, et à Québec, pour l'*Alert*, le *Druid* et le *Dolphin*.

FRAIS D'ENTRETIEN DES PHARES, ETC., ET DES STEAMERS FÉDÉRAUX.

L'état comparatif suivant donne les déboursés faits pour l'entretien des phares, sifflets et cornets de brume à vapeur, de 1883-84 à 1890-91 inclusivement. Le mode d'apurer tous les comptes dans le département avant paiement a été suivi depuis quelques années.

On observera que le nombre des phares, etc., ont augmenté chaque année, mais que les dépenses ont diminué dans les trois dernières années.

Année.	Nombre des phares.	Nombre des sifflets de brume.	Nombre des cornets de brume.	Frais d'entretien.
				$ cts.
1883-84	597	23	10	456,868 33
1884-85	617	23	12	478,064 04
1885-86	625	23	16	505,929 27
1886-87	658	23	24	476,514 44
1887-88	664	23	27	464,471 76
1888-89	675	24	29	459,423 80
1889-90	705	23	32	434,802 10
1890-91	710	23	31	455,254 42

Frais d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1891.

Année.	Frais d'entretien.
	$ cts.
1883-84	123,816 25
1884-85	148,864 26
1885-86	130,759 83
1886-87	141,424 42
1887-88	150,659 19
1888-89	126,629 33
1889-90	114,959 20
1890-91	111,437 03

SERVICE POSTAL PAR BATEAUX BRISE-GLACE.

Ce service cemmença le 25 décembre 1890 et continua jusqu'au 11 avril 1891. Il fut fait par six bateaux montés chacun par 5 hommes,—soit un total de 30 hommes qui sont divisés en deux catégories : 15 ont la charge de 3 bateaux, et 15 celle des 3 autres. Il y a deux capitaines qui commandent chacun 14 hommes, et les hommes sont divisés en maîtres d'équipage, gardiens de faux-pont et brigadiers. Trois bateaux étaient sous la direction de chaque capitaine, et les traverses se sont faites alternativement à partir des caps Tourmentin et Traverse. Lorsque le temps le permettait, les bateaux partis du cap Tourmentin retournait le même jour à leur point de départ. 77 traverses ont été faites par un capitaine et ses hommes, et 75 par les autres,—soit un total de 152 traverses. Les malles-poste étaient transportées à chaque voyage, et quelques fois des passagers. Quatre mille cent soixante et douze malles ont été ainsi transportées ; 126 passagers avec leur bagage à raison de $2, et 27 à raison de $4. La quantité de bagage excédant le poids accordé gratuitement aux passagers, a été de 2,066 lbs dont le transport a été payé. Voici la liste des prix exigés pour le transport des passagers et du bagage : passagers transportés par les bateaux d'une rive à l'autre, $4 ; passagers aidés par les bateaux et les équi-

pages, $2. Bagage n'excédant pas 40 lbs, transporté gratuitement s'il est dans des sacs de voyage ; excédant 40 lbs et dans de grosses valises, 40 centins par pied cube. Les recettes du service, sans compter le transport des malles-poste, ont été de $421.98, et les frais de $7,026.80, pendant le dernier exercice. La principale importance de ce service réside dans le transport des malles, et le département n'a épargné ni efforts ni dépenses pour assurer un service postal quotidien lorsque le temps le permettait. L'agent de Charlottetown a fait tous les jours un rapport au département sur les mouvements des bateaux.

Depuis le clôture de la saison, 6 nouveaux bateaux ont été construits pour remplacer les anciens. Au mois de juin dernier des soumissions furent demandées pour leur construction, et le contrat fut adjugé à M. Joseph Rogers, dont la soumission comportant $58 par bateau, à l'exclusion du peinturage et de l'étamage, était la plus basse. Les bateaux furent construits d'après le devis, qui exigeait qu'ils eussent 19 pieds 6 pouces de long, 5 pieds 6 pouces de large, et un pied 6 pouces de profondeur. Les matériaux entrés dans la construction sont aussi légers que le permettent les conditions de force et de durabilité. Le modèle est le même que celui qui est en usage depuis quelques années et que l'expérience a démontré être le mieux adapté à ce service. Les bateaux sont spacieux, tiennent bien la mer, peuvent être facilement conduits à la rame, et sont aisément tirés sur les morceaux de glace et sur la glace mince grâce à la construction de leur étrave et aux patins, semblables à ceux d'un traîneau, dont ils sont munis. Chaque bateau est pourvu de 4 rames et de 5 gaffes. Cinq courroies de cuir sont fixées au plat-bord de chaque côté, et elles servent à tirer les bateaux.

Sur chaque rive on a construit un hangar pour abriter les bateaux et qui servent de point de départ et d'arrivée aux équipages et aux passagers. Des voitures ont été employées à transporter les bateaux, malles et passagers depuis les hangars jusqu'au bord de la glace, et depuis l'endroit de débarquemant jusqu'aux hangars. Ce service a été fait a l'entreprise à raison de tant par voyage, et a coûté pour la saison de 1890–91 la somme de $899.25. Une rallonge a été faite au hangar à bateau du cap Traverse, et une tour d'observation placée sur le toit. Ces travaux ont coûté $185.

Dans le but de rendre ce service plus efficace, le département a donné instruction à M. C. A. Hutchins, inspecteur des feux de la Nouvelle-Ecosse, de visiter la station des bateaux brise-glace du Cap Tourmentin, et de faire rapport sur la discipline et la condition du personnel. Le département a étudié avec soin la question de réorganisation du personnel, et comme résultat quinze hommes résidant au Cap Tourmentin seront dorénavant employés comme équipe des bateaux de cette station, et quinze hommes habitant l'Ile du Prince-Edouard seront attachés à la station du Cap Traverse. Il est question de transférer la station de bateaux brise-glace de Mary-Point, N.-B., où elle est aujourd'hui, au quai du chemin de fer du Cap Tourmentin, à environ 3 milles de distance, et d'y construire un nouveau hangar pour y mettre les bateaux brise-glace et le bateau de sauvetage que l'on a l'intention de placer en service à cette station.

POLICE DE PORT.

Le rapport de l'année dernière mentionnait le licenciement permanent de la police du port de Montréal. M. St. A. Ormond, l'inspecteur de ce corps, qui remplissait aussi les fonctions d'agent du ministère de la marine à Montréal, et M. George Murphy, le constable-chef, ont été portés sur la liste de retraite avec une pension, le premier de $308 et le second de $263.04 par année. Une gratification de retraite a aussi été donnée aux hommes de police qui avaient servi pendant dix ans et plus, chacun selon la longueur de son service. La somme totale payée en gratification s'est élevée à $3,367.70, dont $573.80 ont été payés pendant l'exercice clos le 30 juin dernier. La bâtisse qui servait de poste au corps de police et où se trouvait le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur a été louée jusqu'au 1er mai 1893, à raison de $600 par année. Le bail a été transféré du ministère de la marine à celui de l'agriculture, qui s'enest rendu responsable.

La police de Québec, qui se trouve sous le contrôle de M. J. U. Gregory, agent du ministère, était constituée comme suit pendant la dernière saison : 1 constable-chef à $2.15 par jour ; 4 patrons de chaloupe à $1.65 par jour ; 12 constables à $1.25, et 1 mécanicien à $1.40 par jour. En outre, la somme de 25 centins par jour a été donnée à chacun de ces hommes, à la fin de la saison, à titre de gratification pour bonne conduite. Les membres du corps de police furent engagés le 1er mai, et le 14 novembre les constables furent congédiés, et leurs fonctions furent remplies, jusqu'à la clôture de la campagne, par les officiers. Ces derniers furent à leur tour congédiés le 14 novembre, à l'exception du mécanicien, qui fut retenu pour nettoyer et désarmer la machine du steamer *Dolphin*, qui est exclusivement employé à la patrouille du port de Québec et qui la fait deux fois par jour pendant la saison de navigation. Le *Dolphin* a été mis sain et sauf en hivernement par les hommes de police avant leur congé.

Vous trouverez aux annexes le rapport de l'agent au sujet des travaux de la police. Il y est dit que celle-ci a appliqué tous ses efforts à réprimer le racolage et les désertions. Vous y verrez aussi que 29 arrestations ont été faites pour délits d'une nature ou d'une autre, et que la police a visité un certain nombre de navires, à la recherche de déserteurs. Le corps de police est gouverné par des règles et règlements préparés par le ministère, et des rapports sont envoyés tous les jours à Ottawa.

Les frais d'entretien de la police de rade de Québec ont été de $7,229.85 pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, tandis que les droits de tonnage ont rapporté $7,649.19. Les dépenses totales du service, en y comprenant les $573.80 payés en gratification aux hommes qui formaient autrefois le corps de police du port de Montréal, se sont élevées à $7,873.65, soit un excédent de $224.46 sur les recettes. Incluse dans les dépenses se trouve la somme de $250 déboursée à l'occasion de la chaloupe à vapeur *Dolphin*.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 22 dernières années, ont été comme suit :

			Recettes.	Dépenses.
Exercice clos le 30 juin		1870......	$ 23,996 68	$ 18,461 83
do	do	1871......	21,235 06	17,400 73
do	do	1872......	27,215 80	20,348 00
do	do	1873......	26,618 50	32,653 87
do	do	1874......	28,650 39	38,897 52
do	do	1875......	25,620 09	37,895 00
do	do	1876......	26,499 09	41,222 68
do	do	1877......	28,598 10	35,006 37
do	do	1878......	26,702 43	37,560 14
do	do	1879......	21,464 97	38,486 50
do	do	1880......	21,510 15	35,225 54
do	do	1881......	27,375 09	35,451 07
do	do	1882	21,420 33	42,316 56
do	do	1883......	28,060 02	38,318 65
do	do	1884......	28,497 25	41,980 72
do	do	1885......	20,698 79	38,082 92
do	do	1886......	24,089 97	43,916 57
do	do	1887......	22,934 49	40,340 12
do	do	1888......	21,072 73	37,279 52
do	do	1889......	19,688 27	31,647 50
do	do	1890......	17,816 95	21,787 61
do	do	1891......	7,649 19	7,873 65
			$517,414 34	$732,153 07
A déduire les recettes des dépenses.........				517,414 34
Excédant des dépenses sur les recettes..............				$214,738 73

Les hommes du corps de police de Québec ont reçu chacun des habillements en serge et en drap, un chapeau, un bonnet et des bottes. Des soumissions pour fourniture de ces vêtements furent demandées à différentes maisons de commerce locales, et le contrat fut adjugé à MM. Foley et Cie, parce que leur soumission était la plus basse. Habillements, chapeaux et chaussures ont coûté en totalité $836.20, somme qui sera portée aux dépenses de l'exercice suivant. Des pardessus ont été fournis en 1890 pour un montant de $380. Les habillements ne sont pas fournis tous les ans, mais lorsque besoin en est.

Comme les navires en destination de Montréal ne paient pas de droits de police fluviale à Québec,—ces droits n'étant payés que par ceux qui restent à Québec pour y faire leur déchargement ou chargement,—il a été suggéré que les navires restant à Québec ne devraient pas être taxés pour ce service tandis que ceux qui continuent jusqu'à Montréal en sont exempts. D'après les informations prises par le département, il paraît que les propriétaires de plusieurs des navires qui fréquentent Québec seraient enchantés si cette taxe était abolie, car ils considèrent qu'ils ne retirent pas de la police fluviale assez d'avantages pour les compenser des droits qu'ils paient, lesquels sont au taux de 3 centins par tonneau et ne doivent être payés plus de deux fois par année.

Les propriétaires de bateaux à vapeur et de navires qui font le commerce du Saint-Laurent sont fortement d'opinion que les droits perçus pour les services de la police fluviale et les marins malades devraient être abolis, et que les armateurs devraient voir eux-mêmes aux besoins de leurs équipages.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le fonds des marins malades." Les navires de 100 tonneaux paient ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le paient trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, ne sera sujet au paiement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à $43,830.98, soit une diminution de $4,050.77, comparé à l'exercice précédent. Cette diminution provient principalement des provinces suivantes : Québec, $2,650 ; Nouvelle-Écosse, $1,560.58, Nouveau-Brunswick, $1,173.02 ; Ile du Prince-Edouard, $20.40 ; tandis que la Colombie-Britannique a donné une augmentation de $1,353.40.

L'Acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, et les comptes publics n'accusent aucune dépense pour les marins malades ou sans ressources. Une subvention de $500 est cependant donnée par le parlement depuis quelques années à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour, mais le montant payé à chaque hôpital n'a pas excédé le crédit parlementaire, qui était de $500.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à $7,216.45. On peut voir par le rapport de l'année dernière que la somme de $15,521.75 avait été dépensée, mais elle couvrait aussi les frais d'entretien de l'hôpital de la marine et des immigrants de Québec. Cet hôpital ayant été fermée par arrêté du conseil en date du 4 février 1890, il n'a pas occasionné d'autres dépenses que celle de $751.75 pour la garde de l'édifice. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades, se sont chiffrées par $12,945.02, soit $2,650.77 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Les dépenses faites pour le traitement des marins à l'hôpital général de Montréal pendant le dernier exercice se sont élevées à $1,200.50, et celles de l'hôpital Notre-Dame à $1,286.10 pour le traitement de 112 marins. La somme perçue au port de Montréal pour marins malades durant la même période a été de $3,631.20.

Le montant perçu dans le port de Québec pour le fonds des marins malades pendant le dernier exercice, s'est élevé à $7,107.40, soit $2,177.10 de moins que l'année dernière. A ce port les marins malades son traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour leur pension et les soins qui leur sont donnés. Il a été payé $2,812.80 à l'hôpital Jeffrey Hale pour 225 marins malades, et $1,695.70 pour 35 hommes qui y ont été admis.

Comme il est dit plus haut, l'hôpital de la marine et des immigrants de Québec, fut, par arrêté du conseil, fermé le 4 février 1890. Le même décret ordonnait que l'usage de l'édifice avec tout ce qu'il contenait, ameublement, médicaments, etc., fussent offerts au gouvernement de la province de Québec, sans aucun frais pour lui, aux conditions suivantes: que les malades ayant droit au traitement médical et à la pension y seraient reçus aux mêmes termes qu'aux autres hôpitaux publics de Québec et des autres ports; que le médecin interne serait maintenu avec des appointements semblables à ceux accordés par le département; que l'édifice resterait la propriété du gouvernement fédéral, avec pouvoir de le reprendre s'il en avait besoin, après avis d'usage; que le gouvernement provincial prendrait à sa responsabilité le bon entretien de l'édifice et du terrain, paierait toutes les taxes après le transfert, et ferait assurer l'édifice. Cette offre ne fut pas acceptée par le gouvernement de Québec, parce que l'entretien des hôpitaux n'est pas du ressort de la province.

Le 8 mai 1890 fut pris un autre arrêté du conseil contenant la même offre faite au conseil municipal de Québec, aux mêmes conditions. Le conseil délibéra, et demanda au département de changer les conditions de façon à ce que le gouvernement fédéral se chargeât des frais de réparation de l'édifice, etc. Le département répondit qu'il ne pouvait pas faire droit à cette demande, et fit savoir, le 22 octobre, que l'offre serait retirée si elle n'était pas acceptée dans les huit jours. Le conseil demanda un peu plus de temps pour examiner la proposition, et le département le lui accorda. Le 22 janvier 1891 il fut pris un arrêté acceptant certaines conditions spécifiées dans une résolution du conseil municipal de Québec, relatives au transfert, et renvoyant l'affaire au ministère de la justice afin que celui-ci préparât un contrat pour exécution.

Le 12 février 1891, la maire de la ville de Québec prit sur sa responsabilité d'ouvrir l'hôpital de la marine pour y recevoir les morts et les blessés, victimes d'une explosion qui avait eu lieu dans une filature de laine du voisinage. Le contrat dont il vient d'être question fut dressé et soumis au conseil municipal. Celui-ci demanda que certains changements fussent apportés aux conditions. Quelques-uns de ces changements furent agréés, mais on ne jugea pas à propos de consentir à d'autres. Il y eut beaucoup de retards, et comme le contrat n'était pas exécuté le 7 mai, le département informa le conseil que l'offre serait retirée le 20 mai si on n'en venait pas auparavant à un règlement. Le 27 mai le maire de Québec transmit une résolution du conseil insistant sur les changements demandés. Le département ne pouvait les accepter tous, et le maire en fut informé le 1er juin. Le 8 juillet le conseil fut notifié que l'offre serait définitivement retirée le 11. Aucune réponse n'étant venue, le conseil municipal fut notifié que l'offre avait été retirée.

Un arrêté du conseil portant la date du 25 avril autorisait la vente du dit hôpital de la marine et de ses appartenances, soit à vente privée ou à l'enchère, ou en demandant des soumissions, selon qu'il serait jugé le plus avantageux pour l'Etat.

Conformément à cet arrêté, des avis publics furent imprimés le 18 septembre 1891. demandant des soumissions jusqu'au 15 octobre 1891 "pour l'achat de la propriété de l'hopital de marine à Québec"; de plus, des annonces furent publiées dans plusieurs journaux. Des soumissions furent aussi demandées pour l'ameublement et les effets. Deux soumissions furent reçues: la plus élevée—$52,000 pour la propriété de l'hôpital et $2,000 pour l'ameublement, etc.,—fut celle du révérend B. Bernier, au nom de l'asile du Bon-Pasteur de Québec. Cette soumission fut reçue le 13 octobre, et le 24 du même mois un arrêté du conseil était pris acceptant la soumission de l'asile du Bon-Pasteur, et le révérend M. Bernier fut notifié que sa soumission était acceptée, sujette à des conditions de paiement satisfaisantes. Les termes de paiement furent: 10 pour 100 du prix d'achat de la propriété au moment de la notification de l'aceptation de la soumission, et la balance en paiements annuels de 10 pour 100 du prix d'achat avec intérêt de 6 pour 100 à partir de la date de l'acte de vente; la propriété devait être assurée, et la police d'assurance être faite au nom du ministre de la marine et déposée au ministère; l'acte de vente devait être fait sur ces conditions, et une hypothèque être prise sur la propriété. Le 2 novembre 1891, les acheteurs remirent un chèque de $5,200, somme qui constituait le premier paiement à compte. Le 9 du même mois le procureur de l'asile du Bon-Pasteur envoya $2,000 en pleinn paiement des meubles et autres effets appartenant à l'hôpital de la marine, effets qui furent livrés aux acheteurs lorsque l'argent eut été payé. Le 12 décembre 1891 les acheteurs prirent possession de la propriété et produisirent les reçus de primes d'assurance payées sur la somme de $30,000.

Les frais faits pour les marins malades, dans le Nouveau-Brunswick, se sont élevés durant le dernier exercice à $6,185.75, ou $1,383.03 de moins que l'année précédente, et les recettes à $8,899.48, ou $1,173.02 de moins que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus aux ports de Saint-Jean, St. Andrews, Miramichi, Richibouctou, Bathurst et Sackville.

Les perceptions de droits au port de Saint-Jean se sont élevés à $5,027.74, ou $108.02 de moins que l'année dernière, et les frais d'entretien de l'hôpital de marine à $2,931.63, ou $517.63 de moins que l'année précédente. Le médecin-surintendant a fait rapport que 205 marins ont été reçus à l'hôpital pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891; sur ce nombre, 192 ont été congédiés, 5 sont morts, et 8 étaient encore à l'hôpital le 1er juillet.

L'agent du ministère à Saint-Jean a transmis un rapport au sujet des réparations que l'on dit être nécessaires pour mettre l'édifice en bonne condition pour fins d'hôpital. Il faudrait une grange, une salle à fumigation, une salle des morts et une cave à légumes: le tout estimé à $2,700. Le mur de pierre qui entoure en partie l'édifice aurait besoin de réparations, ainsi que la clôture; ces réparations sont estimées à $1,000. Plusieurs meubles et articles de literie auraient aussi besoin d'être remplacés afin de rendre l'hôpital tout à fait confortable aux malades. Les réparations de l'hôpital, les taxes d'eau et le combustible sont à la charge du département des travaux publics, et les frais en figurent dans les comptes de ce ministère.

La directrice de l'hôpital de St. Andrews a été informée, le 17 novembre 1890, que vu le petit nombre de marins traités dans cet établissement, le département ne continuerait pas plus longtemps à lui payer un salaire; mais que si elle désirait rester

dans l'édifice et l'entretenir elle le pouvait, et que les marins malades qui auraient besoin d'être traités dans ce port seraient envoyés à l'hôpital et que leur pension serait payée à raison de $3 par semaine. Depuis le 29 novembre 1890, l'hôpital a été tenu par l'ancienne directrice, aux conditions précitées. La somme de $52.65 a été payée pour pension pendant l'exercice; $71.40 pour réparations; $49.94 pour combustible, et $100 pour honoraires de médecins; total, $273.99. Les perceptions de droits dans ce port se sont élevées à $142.58 Sept malades ont reçu les soins du médecin.

Les bâtisses de l'hôpital de marine de Sackville sont très délabrées, et elles ne pourraient être convenablement réparées qu'à grands frais. Le nombre de marins malades traités annuellement dans ce port ne justifierait pas une dépense considérable pour cet objet. C'est pourquoi le ministère a jugé qu'il était de l'intérêt public de fermer l'hôpital. Dans cette intention, la directrice a été notifiée que ses appointements prendraient fin après le 31 décembre 1891. La dépense en rapport avec l'hôpital de marine au port de Sackville a été comme suit: Appointements du médecin, $100; appointements du gardien, $150; pension et médicaments, $56.85, faisant un total de $306.85, pour lesquels neuf marins ont été traités. Les recettes, à ce port, se sont élevées à $313.94.

Le traitement des malades à l'hôpital va être discontinué, et des arrangements vont être pris pour pensionner les marins malades dans de bonnes maisons de pension de Sackville, où ils seront soignés par un médecin. L'hôpital de marine de Sackville se trouve à plus de trois milles de la ville.

La bâtisse et les terrains ont été mis en vente, et plusieurs personnes se sont mises en communication avec le département au sujet du prix. Jusqu'ici aucune offre raisonnable n'a été faite. Cet établissement a coûté $3,200, le terrain qui en fait partie ayant une étendue de sept acres. A défaut d'une offre suffisante, une convention a été conclue avec M. Bradford Carter à l'effet de lui louer la maison et ses appartenances pour trois ans à raison d'un loyer nominal de $1 par année, à la condition qu'il entretiendra les bâtisses et clôtures en bon état, et qu'il quitte la place quand il en sera prié par le département. Comme il est dit plus haut, les marins malades seront à l'avenir pensionnés et traités dans des maisons de pension de la ville de Sackville; mais si, à un moment donné, on a besoin de l'hôpital pour des marins atteints de maladies contagieuses, le département en reprendra possession.

Le médecin de l'hôpital de Miramichi fait rapport que 49 marins ont été reçus dans cet établissement, et 14 ont été traités soit à bord des navires ou à son bureau, ce qui fait un total de 63 marins malades. Les appointements du médecin sont de $400, ceux du gardien $200, et les dépenses totales de cet hôpital, y compris médicaments, combustible et pension de marins malades, ont été de $1,236.26 pendant le dernier exercice. Les perceptions des droits à Miramichi ont produit $1,228.28. Au mois de septembre dernier on a fait à l'hôpital des réparations qui ont coûté $181.85, somme qui sera portée à la dépense de l'exercice suivant.

Les dépenses se rattachant à l'hôpital de marine de Richibouctou ont été comme suit pendant le dernier exercice ; appointements du médecin, $200; appointements du gardien, $150: pension de marins, etc., $36.98; total, $386.98. Huit marins malades ont été admis à cet hôpital.

L'hôpital de marine de Bathurst a été entretenu comme suit : $150 pour le médecin-surintendant, $183.80 pour pension de marins malades et réparations : total, $333.80. Onze marins malades ont été admis à l'hôpital, et le gardien a été payé à raison de $3 par semaine pour leur pension. La contribution du port de Bathurst au fonds des marins malades a été de $203.36.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse des hôpitaux existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. A Halifax, des arrangements spéciaux ont été faits avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria pour l'admission des marins malades dans cette institution ; la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et de traitement de chacun d'eux. Au port d'Halifax, les recettes du fonds des marins malades ont été de $6,627.60 pendant le dernier exercice, et la somme payée à l'hôpital général Victoria pour pension, soins du médecin et frais funéraires, a été de $5,726.85. Le nombre des marins reçus à l'hôpital a été de 306, pour le port d'Halifax et les ports extérieurs. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse durant le dernier exercice a été de $11,847.65, et les recettes de $15,389.24.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunkers. Le détail des dépenses faites en rapport avec cet hôpital pendant le dernier exercice a été comme suit : appointements du médecin, $150 ; réparations, $128.77, couvertures de lit, $47.30 ; compte du gardien pour pension de marins malades à $3 par semaine et autres dépenses, $86.39, faisant un total de $422.96. Sept marins ont reçu les soins du médecin. Les perceptions de droits ont été de $428.32. Le médecin-surintendant a fait rapport que la bâtisse est trop petite pour bien loger les malades, et, sur sa recommandation, le département songe à construire une allonge afin que l'hôpital puisse avoir une nouvelle salle.

L'hôpital de marine de Pictou se trouve dans la ville de ce nom. Le médecin-surintendant reçoit des appointements de $400 par année, et le gardien un salaire de $200. Tous deux ont reçu leurs émoluments de trois trimestres pendant le dernier exercice. Les dépenses ont été : pour appointements, $450 ; au gardien pour pension de marins à $3 par semaine, $378.44 : total pour l'exercice, $828.44, tandis que 19 marins ont été traités. Les perceptions de droits se sont élevées à $511.90.

A l'hôital de marine de Sydney le médecin-surintendant reçoit des appointements de $300 par année, et le gardien un salaire de $250, à part $3 par semaine pour la pension des malades. Le total des dépenses pendant le dernier exercice a été de $844.43, y compris $15 pour frais funéraires et $16.61 pour réparations. Quatre-vingt-huit marins sont entrés à l'hôpital, dont quelques-uns venaient du port de Sydney-Nord, où il y a aussi un médecin-surintendant. Les contributions se sont élevées à $2,821.46.

A l'hôpital de marine de Lunenburg le médecin-surintendant reçoit $150 par année et le gardien $150, outre $3 par semaine pour la pension des malades. La dépense totale faite pour cet hôpital, pendant le dernier exercice, y compris réparations, combustible et médicaments, s'est élevée à $701.20. Vingt et un marins ont été admis à l'hôpital, et les perceptions de droits se sont élevées à $395.42.

A l'hôpital de marine de la Pointe-Tupper, Port-Hawkesbury, le médecin-surintendant reçoit $100 par année, et le gardien $144. Les dépenses totales de cet hôpita

pendant le dernier exercice ont été de $322.89, treize marins malades y ont été admis, tandis que les perceptions de droits se sont élevées à $96.28.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à $1,392.92, et les recettes à $447.56. A Charlottetown, les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard, en vertu d'un arrangement fait par les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

L'hôpital de l'Ile du Prince-Edouard a reçu deux marins malades moyennant 90 centins par jour, et a reçu $115.20 pour soins du médecin et pension. A l'hôpital de Charlottetown 9 marins ont été admis, et $211.50 payés.

Il y a un hôpital de marine à Souris, Ile du Prince-Edouard. Il a été construit en 1876 par le ministère des travaux publics et coûté, avec le terrain, $4,685.62. La fondation avait été faite avec des poteaux et des madriers pour empêcher la terre de tomber dans la cave. Cette fondation devint bientôt pourrie en certains endroits, et la terre tomba dans la cave. Quoique la maison soit une bonne bâtisse en bois, le ministère a jugé qu'il était de l'intérêt de mettre la maison et le terrain en vente par soumissions publiques, plutôt que d'encourir la dépense de faire une fondation en pierre. En conséquence, des soumissions furent demandées, le 26 novembre dernier, pour l'achat de la propriété, jusqu'au 30 décembre prochain. Des avis publics ont été affichés dans des endroits en vue, et des annonces publiées dans les journaux de l'Ile du Prince-Edouard.

Dans la Colombie-Britannique la somme de $3,422.62 a été dépensée pour les marins malades, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à $6,149.68.

A l'hôpital de marine de Victoria le médecin-surintendant reçoit $300 par année, et le gardien $500, outre $5 par semaine pour pension et soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit, à ses frais, le combustible, l'éclairage, la literie, etc. Les dépenses du dernier exercice ont été de $1,750.33, y compris les appointements et l'allocation du gardien ; 50 marins ont reçu les soins du médecin et la pension. Les perceptions de droits se sont élevées à $1,382.64. Dans son rapport annuel l'agent du ministère à la Colombie-Britannique dit que l'hôpital aurait besoin de réparations, et un rapport sur ce que devraient être ces réparations a été fait par l'ingénieur en chef du ministère à son retour de la Colombie. Le ministère des travaux publics a été informé des réparations demandées, et il nous a fait savoir qu'il y sera pourvu dans les estimations budgétaires qui seront soumises au parlement à sa prochaine session.

Dans les ports des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs de douanes, si les navires auxquels ils appartiennent paient des droits suivant la loi. En consultant le rapport de l'année dernière, vous verrez qu'on a prétendu autrefois qu'un malade ne pouvait pas être soigné dans un autre port que celui où son navire payait ses droits. Consulté à ce sujet, le ministère de la justice a exprimé l'opinion

que l'interprétation de l'article relatif au traitement des marins malades, dans l'Acte concernant les marins malades et sans ressources, est douteuse. En conséquence, le 7 février 1891, une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, à l'effet que les marins malades peuvent être traités dans le port où leur navire arrive, en attendant plus ample législation, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de $3,839.98 a été dépensée pour des marins naufragés et dénués de ressources, sous l'empire des dispositions de l'Acte concernant les marins malades et sans ressources. Cette somme a été prise à même le fonds formé par la perception des droits, et payée pour des marins appartenant aux différentes provinces, comme suit: Québec, $247.12; Nouvelle-Ecosse, $910.30; Nouveau-Brunswick, $116.69; Ile du Prince-Edouard, $51.83; et compte général, $39.-52. Une somme de $2,474.52 a aussi été payée au gouvernement impérial pour le rembourser des frais faits par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans des ports étrangers :—ce qui porte à $3,839.98 le total des dépenses faites pour marins naufragés et sans ressources.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides, pendant le dernier exercice, a été de $31,315.14, et pour les marins naufragés et sans ressources, $3,839.98, faisant un total de $35,155.12 dépensés à même le fonds des marins malades : soit $6,573.99 de moins que durant l'exercice précédent, et $3,494.88 de moins que le crédit voté par le parlement pour ce service. Les perceptions se sont élevées à $43,829.68, ou $4,052.07 de moins que durant le précédent exercice. On observera que les recettes ont excédé les dépenses de $8,674.56.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 23 derniers exercices, ont été comme suit:

	Recettes.	Dépenses.
Exercice clos le 30 juin 1869	$31,353 78	$26,987 64
do 1870	31,410 46	27,029 34
do 1871	29,683 41	28,971 22
do 1872	34,911 64	38,947 60
do 1873	37,136 10	41,016 43
do 1874	41,500 16	59,778 90
do 1875	37,801 46	50,684 76
do 1876	41,287 66	48,828 49
do 1877	43,739 21	51,647 94
do 1878	44,665 07	43,780 90
do 1879	37,779 57	42,729 36
do 1880	42,523 20	42,160 91
do 1881	49,779 72	40,667 52
do 1882	45,951 47	39,359 11
do 1883	45,573 42	36,249 65
do 1884	48,667 07	39,553 58
do 1885	39,068 39	44,501 57
do 1886	40,848 05	50,377 62
do 1887	42,334 92	37,447 35

		Recettes.	Dépenses.
Exercice clos le 30 juin	1888	41,669 64	36,447 85
do	1889	39,306 29	41,320 59
do	1890	47,881 75	41,729 11
do	1891	43,829 68	35,155 12
		$938,702 12	945,372 26
A déduire les recettes des dépenses			938,702 12
Excédent des dépenses sur les recettes			$6,690 14

Le 19 mai 1891, les armateurs du port de Montréal faisant commerce avec l'étranger, les côtes et l'intérieur adressèrent à Son Excellence le gouverneur général en conseil une requête par laquelle ils demandaient l'abolition des droits de police de port et de la contribution au fonds des marins malades dans les ports de la province de Québec et des provinces maritimes. Copies de résolutions au même effet adoptées par les commissaires du havre et la Chambre de commerce de Montréal accompagnaient la requête. Une circulaire, datée le 10 juin 1891, fut adressée par notre ministère aux percepteurs de douanes dans les différents ports de la province de Québec et des provinces maritimes, ainsi qu'à des membres du parlement et à des expéditeurs, demandant leur opinion sur l'abolition de la contribution au fonds des marins malades. Nous reçumes à peu près quatre-vingts réponses, dont la majorité en favorise la continuation, dans l'intérêt des hommes de mer. Après avoir bien étudié la question, nous n'avons pas jugé à propos d'abolir ce fonds qui est si utile aux marins malades et invalidés.

La question de l'abolition des droits de police de port à Montréal est traitée sous le titre "Droits de police de port." Le gouvernement s'occupe actuellement de la question de l'abolition de ces droits au port de Québec.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

On trouvera, dans une annexe publiée plus loin, le rapport du directeur de ce service, M. Carpmael, lequel couvre la période écoulée entre le 1er octobre 1890 et le 31 octobre 1891. Dans cet espace de temps, 12 stations dans Ontario, 3 dans le Manitoba, 2 dans les Territoires du Nord-Ouest, 6 dans la Colombie-Britannique, et 1 aux Bermudes, ont été ajoutées à la liste, et deux ont cessé de transmettre des rapports. Le nombre total de nos stations et les dépenses faites pour le service étaient comme suit à la fin de l'exercice :—Bureau central, Toronto, $12,636.18; dix stations principales,—à Saint-Jean, N.-B., Québec, Halifax, Sydney, C.-B., Frédéricton, N.-B., Régina, Woodstock, Ont., Esquimalt, C.-B., et Winnipeg, Man.,—$8,086.46. Il y a aussi 24 stations télégraphiques, dépenses, $7,399 ; 4 stations de réserve, $775; 50 stations-tambours, $2,223.33; 31 stations spéciales, $1,368.02. D'un autre côté, les frais de télégraphie se sont élevés à $14,108.39, les déboursés pour instruments, appareils, etc., à $10,585.55: le tout faisant, pour le service météorologique, une dépense de $57,181.93,—soit $4,314.01 de plus que l'année dernière. Le crédit voté était de $56,100. Les appointements des surintendants, aux stations principales, varient de $400 à $1,200, selon l'importance de la station; ceux des préposés aux stations télégraphiques varient de $50 à $400, suivant l'ouvrage fait; aux stations

spéciales, de $18 à $120; à un certain nombre de stations-tambours, de $45 à $100, tandis qu'à d'autres on paie 50 centins pour chaque message reçu. La station des Bermudes est entretenue conjointement avec le gouvernement des Bermudes. L'établissement de cette station a coûté £21 sterling, dont la moitié fournie par notre ministère; les instruments nécessaires aux observations ont été envoyés de Toronto aux Bermudes, le 4 juillet 1890. Une somme additionnelle de £10 sterling est payée par nous pour les frais annuels de la station. Nous avons essayé d'obtenir la transmission gratuite des messages par la Compagnie du câble d'Halifax et des Bermudes, attendu que le service est fait en grande partie dans l'intérêt de la navigation sur les côtes de l'Atlantique; mais nous n'avons pu réussir à conclure un arrangement. Tous les frais de messages transmis par le câble à Halifax et par terre à Toronto sont à la charge du gouvernement fédéral. Des démarches ont été faites pour connaître le tarif du câble, mais nous n'avons pu l'obtenir qu'après que la compagnie eut envoyé son compte, et nous avons alors constaté qu'elle chargeait plein prix pour les dépêches d'après le code, ce à quoi le ministère ne s'était pas attendu. Il fût alors décidé de discontinuer le service avec les Bermudes à cause des dépenses, car le parlement n'avait pas voté une somme suffisante pour faire face aux frais annuels des dépêches au prix porté sur le compte. La compagnie en fut notifiée par son agent d'Ottawa, et elle a finalement convenu de transmettre à moitié prix les dépêches chiffrées du service météorologique. En conséquence, le surintendant de Toronto a reçu instruction de reprendre le service avec la station des Bermudes.

Plusieurs grosses tempêtes ont passé sur le Canada depuis la publication du dernier rapport, et dans chaque cas des avis préalables en ont été donnés. Du 1er janvier au 31 octobre 1891 (10 mois), 669 de ces avis ont été ainsi distribués, dont 540, ou 80·7 pour 100 se sont réalisés. Des prévisions de température ont été transmises et publiées dans les journaux, ainsi que dans environ 1,400 bureaux de télégraphe d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes, et dans le Manitoba et une partie des territoires du Nord-Ouest des prévisions ont été publiées pour la première fois le 26 août 1891.

Des avis de l'approche de tempêtes de neige ont été donnés aux chemins de fer, et nous nous proposons d'étendre ce service au Manitoba et jusqu'à qu'Appelle.

Des observateurs volontaires ont continué leurs travaux dans plusieurs parties du Canada, et ont aidé à intéresser le public à l'étude de notre climat varié. Plusieurs autres ont offert leurs services et demandé des instruments, mais nous n'avons pas pu y faire droit parce que le crédit affecté au service metéorologique ne permet pas d'augmenter la dépense.

L'intérêt que le public prend aux informations qu'il reçoit du service metéorologique augmente tous les jours; nous en avons une preuve dans les demandes de renseignements, sans cesse croissantes, qui sont faites au bureau central par les corps publics et les particuliers.

Depuis quelques années le service de signaux de l'armée des Etats-Unis a coopéré avec le service canadien. Cette coopération sera continuée par le nouveau Bureau de température attachée au département de l'Agriculture des Etats-Unis.

L'inspection des stations faisait partie des attributions du personnel attaché au bureau central de Toronto; les rapports des inspecteurs indiquent que ces derniers

ont visité 73 stations où ils ont remis les instruments en ordre. Quelques changements ont eu lieu dans le personnel du bureau central, amenés par la retraite de quelques-uns et l'accession d'autres. Le lieutenant Gordon, M.R., sous-surintendant du service météorologique depuis plusieurs années, a été nommé conseiller nautique et commandant du service de la protection des pêcheries par arrêté du conseil du 14 octobre dernier. La charge de sous-surintendant du service météorologique a été abolie.

OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES.

Les rapports annuels du directeur de l'observatoire magnétique sontde Toronto et des observatoires de Québec, Kingston, Montréal et Saint-Jean annexés à celui du service météorologique. La somme de $4,275.17 a été dépensée pour l'observatoire magnétique de Toronto, et celle de $500 pour chacun des observatoires de Kingston et de Montréal. La dépense totale faite, pendant le dernier exercice, pour le service météorologique et celui des observatoires, s'est élevée à $62,457.10.

DÉTERMINATION DE LA LONGITUDE DE MONTRÉAL.

La détermination exacte des longitudes est une matière de très grande importance, et est nécessaire pour la confection de bonnes cartes hydrographiques et autres. Jusqu'ici notre connaissance de la situation de tous les points du Canada se fondait sur les déterminations de longitude faites par le gouvernement des Etats-Unis et l'observatoire du collège Harvard. Depuis quelque temps les autorités du collège McGill avaient des doutes sérieux au sujet de la longitude de Montréal telle que déterminée dans le passé, et comme il existe maintenant de meilleurs moyens pour les déterminations transatlantiques qu'à l'époque des études faites par les Etats-Unis, on a jugé qu'il était très à propos de faire une détermination canadienne indépendante de longitude en reliant directement Montréal et Greenwich.

L'astronome royal de Greenwich et les autorités du collège McGill se sont mis en rapport sur ce sujet par l'intermédiaire du haut commissaire du Canada. Le conseil des visiteurs de l'observatoire royal de Greenwich a passé une résolution déclarant qe'il était "d'opinion que la détermination télégraphique de longitude est une matière de très grande importance et que l'observatoire royal devrait être pourvu de tous les instruments nécessaires pour qu'il puisse prendre part à cette détermination." En conséquence l'amirauté mit de côté une somme de £350 pour les instruments et £300 pour les opérations en rapport avec ces études. De son côté le parlement canadien, pendant sa dernière session, attribua un crédit de $2,000 au même objet.

M. Hosmer, gérant général de la Compagnie de télégraphe du chemin de fer Canadien du Pacifique, a, au nom de la compagnie, accordé l'usage gratuit des lignes de câble et de télégraphe pour la transmission des signaux et des dépêches en rapport avec les études.

Dans le cours de la dernière saison le professeur C. H. McLeod, de l'observatoire du collège McGill, est allé à Canso, N.-E., point terminal du câble au Canada, et a fait établir un petit poste d'observations à Hazel Hill. Des instruments furent importés, et les 7 et 14 juin derniers des essais préliminaires dans la transmission de dépêches furent faits entre Montréal et Waterville, point terminal du câble en Irlande, distance de 8,000 milles en comptant le retour. Le temps moyen d'une centaine d'essais fut 1·05 secondes. L'astronome royal a recommandé que pour les opérations

de détermination de la longitude de Montréal un ou deux observateurs anglais viennent ici et un ou deux observateurs canadiens aillent en Angleterre. Toutes les mesures sont prises, et on espère que les observations seront commencées de bonne heure le printemps prochain pour être continuées tout l'été.

OBSERVATIONS DES MARÉES.

Ces observations ont pour objet, d'abord de rendre possible de prédire la durée et la hauteur des hautes et basses marées à un jour et à un moment donnés, puis d'y rattacher les observations des courants de marées. C'est ce dernier objet qui a récemment le plus attiré l'attention de ceux qui ont des intérêts dans la navigation au Canada. Plusieurs navires se sont échoués et ont fait naufrage dans l'obscurité, quand ceux qui les dirigeaient supposaient qu'ils étaient loin de la côte. On a prétendu à tort que les courants de marées sont toujours influencés par la direction et la force du vent, et défient la prédiction. Bien que cela soit vrai pour les courants de surface, il y a lieu de croire que la plus grande partie de leurs irrégularités dépendent réellement des marées, et qu'un bon mode d'observations peut conduire à la connaissance parfaite de leurs lois.

Toutes les observations de marées qui ont été faites jusqu'à tout récemment ont été pesées et réduites par des méthodes qui sont aujourd'hui reconnues comme insuffisantes à la solution du problème. Il a donc été décidé de prendre des observations sur un certain nombre de points du Canada, et de les réduire ensuite à l'aide de méthodes modernes. Dans ce but, trois marégraphes automatiques ont été importés d'Ecosse, et M. Carpmael a choisi, pour les établir, au cours de la saison de 1891, des emplacements à Saint-Jean, N.-B., à la Pointe-au-Père, P. Q., et à la pointe sud-ouest d'Anticosti. On se propose de laisser ces marégraphes en opération pendant dix-neuf ans, afin de pouvoir constater les marées de longue période. Il sera nécessaire de faire, en d'autres endroits et avec des marégraphes semblables, des observations du même genre pendant plus de trois ans; en même temps, des observations couvrant une période de deux mois seront prises à grand nombre de stations intermédiaires, afin de compléter la série.

Au mois d'octobre M. Carpmael a visité un certain nombre de localités afin de s'assurer si elles pouvaient convenir à l'établissement de postes d'observations, et il a fait rapport qu'il serait préférable de remettre à l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, l'établissement d'une dizaine de ces postes.

Les dépenses se rattachant aux observations des marées, y compris instruments, appointements d'observateurs à Liscomb et Canso, N.-E., et réduction des observations à Halifax, ont été de $1,654.96. Des tableaux de marées pour le port d'Halifax ont été distribués gratuitement en 1890 pour l'année dernière; d'autres tableaux pour l'année 1892 ont été distribués aux percepteurs de douanes sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse.

CLIMATOLOGIE.

Le service météorologique comprend deux divisions : la première, dans laquelle on utilise les observations prises simultanément sur tout le continent et qui sont transmises par le télégraphe à Toronto, d'où partent ensuite les avis de tempêtes et les prédictions de température ; la seconde, dans laquelle se font l'examen, la classi-

fication et la réduction des observations prises par des observateurs volontaires et autres pour la statistique et la climatologie.

La publication des résultats de cette seconde division a été continuée tous les ans depuis l'établissement du service en 1872 ; mais comme elle se faisait sous la forme de tableaux, elle ne peut servir qu'à ceux qui en ont la série complète et qui désirent faire une étude spéciale de la question. On se propose de mettre cette masse d'observations à la portée de tout le monde. La question de la climatologie comparée des différentes provinces du Canada avec les climats connus de divers pays d'Europe sera traitée au long.

Ce sera la première publication autorisée sur le climat du Canada. Elle couvrira une période de vingt années d'observations continues. Une étude plus détaillée du climat de chaque province suivra de près.

Le but de cette publication est de répandre des connaissances climatologiques qui pourront servir les fins de l'immigration en montrant que notre climat, dans différents endroits, est favorable à la production de certaines récoltes agricoles et à l'horticulture,—ce qui, aujourd'hui, ne peut être démontré que par des expériences.

On croit que les études prendront trois ans pour être complètes. Un aide, d'une grande habileté littéraire et possédant des connaissances climatologiques et spéciales, sera adjoint au personnel de Toronto, à qui ces études seront dévolues sous la direction de M. Carpmael. L'estimation des fonds nécessaires à l'exécution de l'œuvre sera soumise au parlement dans le cours de la prochaine session.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE.

Le rapport du commandant d'état-major Bolton, M.R., sur les travaux hydrographiques exécutés pendant la dernière saison, forme une annexe du présent. Il a été voté pour ces travaux un crédit de $18,000 qui, ajouté à ceux des exercices précédents, forme une somme de $174,000 attribuée à ce service qui demandera probablement encore trois ans pour être terminé.

Les dépenses du dernier exercice se sont élevées à $17,677.51,—soit $291.72 de moins que celles de l'exercice précédent.

Jusqu'ici il a été déboursé pour ces travaux :—

En	1882–83	$ 77 81
	1883–84	26,745 54
	1884–85	20,454 68
	1885–86	17,759 36
	1886–87	21,592 55
	1887–88	19,468 13
	1888–89	17,808 46
	1889–90	17,969 23
	1890–91	17,677 51
		$159,553 27

NOUVELLE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE BURRARD-INLET.

Au mois de septembre 1890 les commissaires de pilotage de Burrard-Inlet, Colombie-Britannique, firent rapport qu'un haut-fond avait été découvert dans le premier chenal de la passe. Au mois de juin précédent le steamer *Parthia*, de la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, avait touché ce haut-fond en se rendant en Chine. Information en fut envoyée à notre ministère par son agent de Victoria, qui jugea à propos de faire faire des sondages afin d'établir la profondeur d'eau sur le haut-fond à marée basse. Dans ce but il se rendit à Vancouver à bord du *Sir James Douglas* et eut une entrevue avec le commandant du navire de Sa Majesté *Amphion*, lequel mit à sa disposion son côtre à vapeur en charge du lieutenant Barrett, M.R., qui se rendit au haut-fond, ayant à son bord le capitaine Gaudin, du *Sir James Douglas*, et le maître du havre. Le 5 septembre, le capitaine Gaudin fit rapport que le lieutenant Barrett avait fait ce jour là des sondages au milieu du premier chenal et constaté 5 brasses d'eau à mi-chemin entre la Brockton-Point et la balise n° 3, ce qui ferait 4 brasses à l'eau basse des marées du printemps. De plus, il fit représenter au ministère qu'une nouvelle levée hydrographique de Burrard Inlet était devenue nécessaire par le fait que des navires d'un fort tirant d'eau entrent maintenant dans ce port. Un arrêté du conseil portant la date du 4 novembre 1890 recommanda au gouvernement de Sa Majesté une nouvelle levée hydrographique de Burrard Inlet. Des réponses furent reçues, le 9 décembre 1890 et le 5 mars 1891, acceptant la proposition du gouvernement canadien. M. W. J. Stewart, premier adjoint au personnel du commandant Boulton, fut détaché des travaux de la baie Georgienne, et avec deux aides et les instruments nécessaires il se rendit par le chemin de fer canadien du Pacifique, qui leur accorda un passage gratuit d'Owen-Sound, Ontario, à Vancouver, C.-B., où ils arrivaient le 21 avril. Une baleinière fut mise à leur disposition par les autorités navales d'Esquimalt, C.-B. A son bord M. Stewart fit des sondages sur une distance de 450 milles, et parcourut à pied 75 milles marins sur les bords de la rivière. La nouvelle levée hydrographique fut terminée le 25 septembre dernier, et a coûté $1,690.12 ; le crédit parlementaire qui lui avait été attribué était de $2,500. Le rapport de M. Stewart est annexé à celui du commandant Boulton, qui forme une annexe du présent rapport.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES ET SERVICE DES BATEAUX DE SAUVETAGE.

Le parlement a voté un crédit de $8,000 pour ce service, et il a été dépensé durant le dernier exercice une somme de $4,952.20. Le supplément qui doit être bientôt publié contiendra une liste des gens qui ont reçu du gouvernement canadien, du gouvernement de Sa Majesté, ainsi que de gouvernements étrangers, des récompenses ou témoignages de reconnaissance pour leur dévouement à sauver la vie de naufragés en mer,—ainsi qu'une liste des récompenses accordées pour le sauvetage de vies sur les côtes du Canada.

On trouvera dans une annexe du présent rapport, un relevé indiquant les stations de bateaux de sauvetage établies en Canada, ainsi que des détails sur ces bateaux, leurs équipages, leur équipement et leurs services.

Les équipages des bateaux de sauvetage se composent d'un patron et de 6 hommes qui, tous, signent un engagement, en considération de la compensation

prescrite par le ministère. Jusqu'ici cette compensation a été de $1.50 par homme pour chaque exercice bien exécuté, tandis que le patron, qui est aussi surintendant de la station, reçoit en outre $75 par année pour prendre soin du hangar à bateaux, du bateau et de tous les appareils, et est responsable au gouvernement des effets placés sous ses soins. Des récompenses en argent sont aussi données aux équipages lorsqu'ils sauvent des vies par leur bravoure ou lorsque les sauvetages sont suffisamment méritoires. Des rapports ont été reçus des surintendants de 18 stations constatant que l'exercice a été exécuté d'une manière satisfaisante par les équipages deux fois par mois pendant sept mois à chaque station.

L'équipage du bateau de sauvetage de la station de Wellington est allé, le 30 août dernier, au secours de la goélette américaine *Owasco*, de Détroit, qu'il a trouvé en détresse et partiellement désempareé. Il n'a pas sauvé de vies, mais comme dans tous les cas où des efforts sont déployés pour aider des navires dans une tempête, leur service a été compté à titre d'exercice.

L'équipage du bateau de sauvetage de Blanche, N.-E., a sauvé le capitaine, le cuisinier et 14 pêcheurs de la goélette américaine *Plymouth Rock*, qui s'était totalement perdue sur l'île Blanche, N.-E., le 11 décembre 1890. La somme de $5 fut donnée à chacun des libérateurs comme récompense de ses efforts à sauver la vie des pêcheurs. Le même équipage a deux fois visité, le 8 septembre dernier, la goélette américaine naufragée *Paul and Essie*; il n'a cependant sauvé aucune vie, mais son service a été mis dans la catégorie des exercices.

L'équipage du bateau de sauvetage de Port-Stanley a sauvé, le 19 novembre dernier, le capitaine, le second et quatre matelots de la goélette canadienne *E. G. Benedict*. La goélette s'était échouée dans le havre de Port-Stanley, et l'équipage avait dû se réfugier dans la mâture, car une grosse mer balayait le navire. Tous furent retirés, avec beaucoup de misère, de leur situation périlleuse par l'équipage du bateau de sauvetage. Ils reconnurent ensuite publiquement, dans le *Times* de Saint-Thomas, le grand service que celui-ci leur avait rendu. La somme de $5 fut donnée à chacun des sauveteurs par le ministère de la marine à titre de récompense pour sauvetage de vie.

L'équipage du bateau de sauvetage de Goderich est allé au secours de la goélette canadienne *Bavarian*, que la tempête du 31 octobre dernier avait entraînée sur les hauts-fonds qui se trouvent au nord du havre de Goderich. Le capitaine, le second et quatre matelots furent sauvés par lui; perte totale de la goélette. Le 17 novembre, le même équipage se porta au secours de la goélette américaine *Edward Kelly*, de Monroe, Michigan, E.-U. Il secourut les hommes épuisés de la goélette en les remplaçant aux pompes et en leur donnant des provisions. La *Edward Kelly* fut ensuite conduite à Cleveland, Ohio, par un remorqueur.

Deux canots se vidant et se redressant tout seuls avaient été transportés à l'Ile de Sable en 1888, mais à cause de leur grand poids ils n'ont jamais servi. On a constaté qu'ils ne sont pas faits pour cette station, car souvent il est nécessaire de traîner les canots sur une plage de sable pour les lancer à la mer. On a jugé à propos de transférer ces canots à des stations où ils peuvent être mis immédiatement en eau profonde, et on les a remplacés par un canot à ressac Beebe et par un canot Beebe McLellan se vidant tout seuls. Des soumissions furent donc demandées, le 31 mars, pour la construction de ces deux canots et d'un baquet à nacelle. La soumission de

E. F. Williams, de Darthmouth, N.-E., pour les deux canots moyennant $375 et $245, et celle de MM. DeWolfe et Cie, d'Halifax, offrant de construire le haquet pour $84.90, étant les plus basses, furent acceptées. Le haquet fut terminé, suivant le devis, au mois d'août dernier. La construction des canots achève; la difficulté qu'on a eu à se procurer la qualité de bois exigée par le devis, du cèdre blanc, a causé quelque retard.

Un des gros canots à redressement de la station de l'Ile de Sable fut mis à bord du *Newfield* lors de son dernier voyage à l'île, et transporté à Halifax. Il sera transféré au Cap Tourmentin, dans le détroit de Northumberland, lorsque sera terminé le hangar à bateaux que le ministère se propose d'y construire pour les besoins du bateau brise-glace et ceux du service des bateaux de sauvetage.

SERVICE DES SIGNAUX.

Le rapport de M. McHugh, inspecteur de ce service à Québec, forme une annexe du présent. Ce rapport contient un relevé des mouvements de la glace dans le détroit de Belle-Isle, tels que notés par les agents préposés aux différentes stations de signaux. Depuis quelques temps des rapports ont été transmis tous les jours aux conseils du commerce de Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., et à la chambre de commerce de Québec, au sujet des vents, de la température et des conditions et de la présence des glaces au printemps, dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Les rapports concernant la glace ont été discontinués à quelques-uns de ces ports à mesure que la saison avançait. Dans le cours de l'année dernière des rapports semblables ont été envoyés à Sydney-Nord, port où de gros navires venant d'Europe font escale. De plus, information était télégraphiée d'une station à l'autre. De cette façon les navires arrivant d'Europe et ceux en destination du golfe et du fleuve Saint-Laurent peuvent être renseignés sur les vents, la glace et la température des endroits par lesquels ils peuvent avoir à passer. Avril est le mois pendant lequel les rapports concernant la glace ont le plus d'utilité, car c'est dans ce mois que la navigation s'ouvre. Les bateaux qui font la pêche aux phoques tirent aussi un grand profit des dépêches qui sont transmises d'une nation à l'autre, car elle leur signale l'arrivée des phoques.

Les dépenses de ce service, pendant le dernier exercice, ont été de $4,700, tandis que le crédit que le parlement lui avait attribué était de $6,000.

De récents mesurages ont établi que les distances de Québec aux différentes stations de signaux sont un peu différentes de celles qui ont été déjà publiées. On trouvera, dans l'annexe publiée avec le présent rapport, le mesurage exact en milles marins.

ENLEVEMENT D'OBSTRUCTIONS.

Le parlement avait voté un crédit de $5,000 pour l'enlèvement d'obstructions dans les eaux navigables, et la somme de $3,633.65 a été dépensée à cette fin pendant le dernier exercice. Au mois de juin, la goélette *Susie Prescott* a coulée bas dans le chenal de la rivière Petitcodiac, Nouveau-Brunswick, où elle est restée depuis sans obstruer la navigation ; on a seulement dépensé $20 pour marquer l'endroit où se trouvent ses débris. Il a été dépensé $1,858.89 pour faire enlever les débris de la goélette américaine *Mary Birkhead* qui avait coulé bas à Limekiln-Crossing, rivière Détroit, Ontario. Des soumissions avaient été demandées publiquement à cet effet,

et le contrat adjugé à MM. F. B. Hackett et A. Herminger. Les débris de la goélette *Charger*, un autre bâtiment américain, qui avait coulé bas à la suite d'un abordage dans la passe de la pointe Pelée, lac Erié, ont été enlevés au mois d'avril dernier. Des soumissions avaient aussi été demandées publiquement, et le contrat adjugé à F. B. Hackett, dont la soumission était de $1,600.

La goélette *Magnolia* a fait naufrage et coulé bas dans la rivière Annapolis, Nouvelle-Ecosse. Ses débris ont formé une obstruction, et des soumissions ont été demandées pour l'enlever. Celle de Timothy B. Chapman étant la plus basse, fut acceptée, et M. Chapman a exécuté son contrat pour $475.

La goélette américaine *Fayette Brown* est coulée à neuf milles du phare Dummy, Pointe Pelée, lac Erié, et forme une obstruction. Elle a été abandonnée par son propriétaire. L'automne dernier, M. F. B. Hackett a commencé à enlever les débris, et il doit continuer le printemps prochain avec l'entente que ces débris lui appartiendront à titre de compensation. La somme de $100 a été dépensée à propos de cette obstruction.

La *Maria Catharine*, chargée de houille, a sombré dans l'anse Mill, Dartmouth, port d'Halifax. Des soumissions ont été demandées pour enlever cette obstruction, et le contrat a été adjugé à M. E. S. Bowes, qui l'a exécuté pour $300 au mois de décembre 1890.

La goélette *Fremont*, qui avait coulé bas dans l'anse de Dartmouth, où elle mouillait, a aussi été enlevée par contrat au coût de $300, par M. Sheridan qui avait soumissionné.

La goélette naufragée *Ellen* avait été abandonnée par ses propriétaires à l'endroit où l'on se proposait de construire un quai public à Kingston, comté de Kent, N.-B. Ses débris furent enlevés, au mois d'août dernier, par MM. G. et J. Robertson, dont la soumission était de $125, somme qui sera portée aux déboursés de 1891-92.

Le remorqueur *Lion*, qui avait coulé à l'entrée du port de Richibouctou, a été, au mois de juin 1890 enlevé par contrat pour lequel des soumissions avaient été demandées. Dans le cours de l'exercice 1890-91 la somme de $950 à été dépensée pour l'enlèvement de cette obstruction.

En vertu de l' " Acte concernant la protection des eaux navigables," le gouvernement tient les propriétaires des navires naufragés responsables des frais de l'enlèvement de ces navires lorsqu'ils forment une obstruction dans les eaux navigables. D'ordinaire des mesures sont prises pour recouvrer les sommes déboursées pour enlever ces obstacles, à moins que les propriétaires n'aient pas les moyens de rembourser le gouvernement.

Des soumissions ont été demandées pour enlever la goélette *A. G. Ryan*, sombrée à la hauteur de l'île du Capitaine John, baie de Quinté, Ontario ; aussi pour enlever la goélette *J. L. Crossley*, sombrée au large des quais de la compagnie du gaz dans le port d'Halifax.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS.

Le rapport du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année 1890 forme une annexe du présent rapport. Les relevés donnant les noms des mécaniciens aux-

quels des certificats ont été accordés seront publiés dans le supplément, ainsi que le nombre des bateaux à vapeur qui ont été inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été, le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter, le nombre de nouveaux bateaux à vapeur ajoutés à la marine du Canada, et ceux qui ont été désemparés, perdus ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant les dernier exercice comme droits de tonnage, pour inspection des bateaux à vapeur et pour certificats de mécaniciens, ont été de $21,644.72; sur cette somme $20,890.72 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et $754 pour certificats de mécaniciens. Les dépenses de l'exercice se sont élevées à $22,183.76, laissant un déficit de $539.04.

Ci-suit un état comparatif des recettes et des dépenses:—

				Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé le	30 juin	1870......		$ 12,521 29	$ 7,379 18
do	do	1871......		10,369 96	8,321 00
do	do	1872......		11,710 43	8,500 00
do	do	1873......		15,412 75	11,205 54
do	do	1874......		15,603 19	10,291 58
do	do	1875......		15,011 90	12,199 81
do	do	1876......		13,811 24	13,081 86
do	do	1877......		15,858 42	12,073 01
do	do	1878......		12,431 25	13,228 28
do	do	1879......		12,331 16	13,076 46
do	do	1880......		15,424 02	11,854 34
do	do	1881......		16,905 49	12,211 65
do	do	1882......		15,277 78	14,835 97
do	do	1883......		12,577 36	16,209 02
do	do	1884......		15,371 79	21,893 28
do	do	1885......		13,343 66	23,235 04
do	do	1886......		14,087 76	21,775 57
do	do	1887......		12,701 20	22,837 80
do	do	1888......		12,550 14	21,430 45
do	do	1889......		12,576 18	22,313 03
do	do	1890......		19,859 18	20,989 52
do	do	1891......		21,644 72	22,183 76
				$317,381 87	$342,146 15
Déduction des recettes sur les dépenses..........................					317,381 87
Solde au débit du fonds.....................................					$ 24,764 28

On verra par le rapport de l'année dernière que, en votre qualité de ministre de la marine et des pêcheries, agissant sous l'empire de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, vous avez ordonné de mettre de côté la sentence rendue par la cour d'enquête dans l'affaire de l'incendie du steamer *Quinté* en 1889, pour la raison que cette sentence était trop rigoureuse et que la loi ne pourvoit pas à la suspension du certificat d'un mécanicien, suspension qui faisait partie de la peine prononcée contre le mécanicien du steamer en question pour prétendue négligence. Quelques-

uns des passagers qui avaient été blessés à bord du *Quinté* intentèrent une action contre les propriétaires de ce steamer pour dommages-intérêts, et la cause fut instruite à Picton, Ontario, aux assises du printemps de 1891. M. le juge Rose rendit un jugement élaboré par lequel il prononça qu'il n'y avait pas eu négligence coupable de la part des propriétaires ou des officiers du *Quinté.*

Relativement à la suspension d'un certificat de mécanicien, l'*Acte d'inspection des bateaux à vapeur* fut modifié au mois de mai 1890, et se lit maintenant comme suit, paragraphe 8, article 41: " Le certificat donné à tout tel mécanicien pourra être suspendu ou révoqué par le ministre de la marine et des pêcheries, sur preuve de négligence, d'inpéritie ou d'ivrognerie, ou à la suite d'une déclaration rendue dans une enquête de coroner; et pourra aussi l'être par le ministre pour toute autre cause, pourvu que le ministre la juge suffisante et qu'il la certifie telle."

L'acte fut aussi modifié au mois d'août 1891, par l'ajouté des paragraphes suivants: " L'expression 'passager' signifie toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et les hommes d'équipage et le propriétaire, sa famille et ses serviteurs; "

" L'expression 'ministre' signifie le ministre de la marine et des pêcheries."

Dans l'affaire de la poursuite des propriétaires de l'*Edith May*, de Toronto, dont il est question dans le rapport de l'année dernière, il a été constaté que le steamer avait navigué sur le lac Muskoka sans posséder un certificat d'inspection. La cause fut instruite devant deux juges de paix à Bracebridge, Ont., et eut pour résultat l'imposition du maximum de la peine, une amende de $400. Cette amende fut imposée parce que la loi d'inspection des bateaux à vapeur n'en prescrit pas de plus faible. On apprit que le bateau avait été inspecté et qu'une partie de son équipement était défectueux; il reçut ensuite l'équipement nécessaire tel qu'ordonné par l'inspecteur des coques de navires, mais l'*Edith May* avait commencé à naviguer avant que l'inspection finale fut faite, et par conséquent il n'avait pas obtenu son certificat d'inspection. Une pétition signée par le maire de Bracebridge, le shérif, l'avocat de la couronne, les deux juges de paix qui avaient imposé l'amende, et un grand nombre d'habitants influents du district, fut envoyée au ministère, demandant que l'amende fût remise. Après avoir bien étudié la cause, dans laquelle il était apparent que la lettre seule de la loi avait été violée et que des mesures avaient été prises pour la sûreté des passagers, le gouverneur général en conseil rendit, le 31 janvier 1891, un arrêté qui remettait l'amende imposée à M. Cox, moins les dépenses encourues par le gouvernement dans la cause, ainsi que la somme des frais d'inspection payable pour les années 1889 et 1890.

Une enquête sur la cause de l'affaissement du fourneau de la chaudière du steamer *Lillie*, d'Hamilton, a été faite, au mois de mai dernier, par le conseil d'inspection des bateaux à vapeur. Le conseil a recommandé la suspension du certificat du mécanicien pendant trois mois; mais comme aucune preuve de négligence de la nature prescrite par l'acte d'inspection des bateaux à vapeur ne fut fournie au ministre de la marine et des pêcheries, on a remis au mécanicien son certificat.

Le 9 avril 1891, la chaudière du steamer *Islander*, de la Colombie-Britannique, a été très avariée; cet accident fut attribué à la prétendue négligence du troisième mécanicien, qui avait laissé l'eau manquer. Une enquête a été ouverte, et la question de suspendre le certificat du mécanicien est actuellement pendante.

Ci-suit une liste des inspecteurs des chaudières et machines, des coques et de l'équipement des bateaux à vapeur:—

Noms.	Charges.	Adresse.
W. J. Meneilley	Président du conseil d'inpection des bateaux à vapeur	Ottawa.
Capit. M. P. McElhinney	Inspecteur des coques et de l'équipement	do
C. R. Coker	do do	Saint-Jean.
Thos. Harbottle	do do	Toronto.
P. D. Brunelle	do do	Québec.
R. Collister	do do	Victoria, C.-B.
Thos. Donnelly	do do	Kingston.
Jos. Samson	Inspecteur des chaudières et machines	Québec.
John Burgess	do do	Montréal.
Douglas Stevens	do do	Halifax.
Edward Adams	do do	Kingston.
E. R. Abell	do do (et coques et de l'équipement)	Selkirk.
Jas. Johnson	Inspecteur des chaudières et machines	Toronto.
John Dodds	do do	do
J. A. Thomson	do do	Victoria.
W. L. Waring	do do	Halifax.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGUANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera dans une annexe le rapport du président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds de navires allant en mer, pour l'année terminée le 30 novembre 1891.

Pendant ces douze mois, comme on peut le voir par le rapport, le conseil des examinateurs a siégé, pour l'examen des candidats, dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec et Yarmouth, N.-E.

Cent quarante-trois aspirants se sont présentés à ces ports pour subir leur examen; 102 ont réussi et 41 ont échoué. Sur les 102 qui ont réussi, 52 ont obtenu le certificat de capitaine et 50 celui de second.

Le nombre des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaine, depuis que l'acte est en vigueur, c'est-à-dire depuis le 16 septembre 1871 jusqu'au 30 novembre 1891, est de 791, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de $10 chaque, est de $17,910. Pendant le même temps 1,204 aspirants ont reçu des certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu pour ces certificats, à $5 chaque, est de $6,020.

On trouvera dans le supplément mentionné plus haut une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de compétence et de service, soit comme capitaines, soit comme seconds, depuis le 30 novembre 1891.

Pendant ces douze mois il n'a pas été accordé de certificats de service sur l'océan. Le nombre total de certificats de service accordés depuis que la loi est en vigueur est de 947 pour le grade de capitaine, et 380 pour celui de second—en tout, 1,327. Le droit exigé pour ces certificats est de $5 pour les capitaines et de $3 pour les seconds.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION COTIÈRE ET À L'INTÉRIEUR.

Pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1891, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service comme patrons s'est élevé à

63, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de $4 chaque, a été de $252. Durant la même période 9 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et le montant perçu, à raison de $2 chaque, a été de $68. Le nombre des aspirants pour certificats de compétence comme patrons a été de 120, et le montant perçu, à raison de $8 chaque, s'est élevé à $960. Il y a eu 63 aspirants pour certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu, à raison de $4 chaque, a été de $252. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de compétence et de service a été de $13, ce qui porte à $1,495 le total des recettes de certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouvera dans le supplément n° 1 une liste des certificats émis pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1891.

La somme totale de droits perçus pendant l'exercice clos le 30 juin dernier pour certificats de compétence et de service, tant sur mer que sur les eaux de l'intérieur et sur les côtes, s'est élevée à $2,586 ; et comme on peut le voir à l'annexe n° 1 du présent rapport, les déboursés de ce service ont été de $4,255.24. Le parlement ayant voté un crédit de $5,000 à cet effet, il reste donc un solde de $744.76. On trouvera également au supplément une liste des certificats annulés pendant les douze derniers mois.

Suit un relevé des recettes et dépenses de ce service depuis 1871 :—

	Dépenses.	Recettes.
Exercice terminé le 30 juin 1871......	$ 1,410 45	....
do do 1872......	4,312 07	$ 1,344 00
do do 1873......	6,466 18	4,963 00
do do 1874......	4,520 19	2,995 00
do do 1875......	5,696 62	2,715 00
do do 1876......	4,672 08	2,021 87
do do 1877......	4,050 00	1,740 50
do do 1878......	4,249 76	1,296 50
do do 1879......	4,250 12	1,334 50
do do 1880......	4,253 43	1,547 00
do do 1881......	3,888 41	1,333 50
do do 1882......	3,965 19	1,152 50
do do 1883......	4,021 20	1,314 00
do do 1884......	3,909 59	9,437 50
do do 1885......	4,324 15	2,897 00
do do 1886......	5,245 28	2,152 00
do do 1887......	4,855 98	2,172 00
do do 1888......	5,060 96	3,220 80
do do 1889......	4,381 04	2,202 00
do do 1890......	4,117 83	2,186 00
do do 1891......	4,255 24	2,586 00
	$94,905 77	$50,610 67
Recettes..............................	50,610 67	
Excédent des dépenses sur les recettes	$44,295 10	

Les modifications suivantes ont été faites, au mois d'août 1891, à l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires:

1. Le premier article de l'*Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires*, chapitre soixante-treize des Statuts revisés du Canada, est par le présent modifié par l'addition des alinéas suivants:—

"(*h*) L'expression "eaux intérieures du Canada" signifie toutes les rivières, lacs et autres eaux navigables en Canada, à l'exception des baies et golfes d'eau salée sur le côte de la mer, et comprend le fleuve Saint-Laurent, en allant vers la mer, jusqu'à une ligne imaginaire tirée entre la Pointe-aux Pères sur la rive sud, et la Pointe-Orient, sur la rive nord;

"(*i*.) L'expression "eaux secondaires du Canada" signifie toutes les eaux intérieures du Canada autres que les lacs Ontario, Erié, Huron, y compris la baie Georgienne, et les lacs Supérieur et Winnipeg, et comprend toutes les baies, les goulets et havres sur les dits lacs et la dite baie."

"**7.** Le ministre pourra, sauf la restriction ci-dessous, délivrer à tout candidat qui, au rapport de l'un ou de plusieurs des examinateurs, aura passé un examen satisfaisant et donné des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de son habileté et de sa bonne conduite habituelle à bord, un certificat (ci-après appelé un certificat de capacité) attestant qu'il est capable de remplir les fonctions de capitaine ou de premier, second ou unique officier à bord d'un navire de long cours, ou celles de patron ou de second à bord d'un navire naviguant sur les eaux intérieures ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, selon le cas, et soit pour les navires à voiles ou à vapeur,—indiquant, dans le cas de navires à voiles, si c'est pour des navires gréés en carré ou seulement pour les navires à gréement aurique, et, dans le cas de navires à vapeur, si c'est pour des navires à passagers ou à fret, des bateaux passeurs ou des remorqueurs; mais dans tous les cas où le ministre aura raison de croire que le rapport des examinateurs a été fait à tort, il pourra renvoyer l'affaire soit aux mêmes examinateurs, soit à tout autre ou tous autres, et exiger un nouvel examen du candidat, ou une nouvelle enquête sur ses attestations et sa moralité, avant de lui délivrer un certificat."

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au département comme étant arrivés à des navires de mer anglais, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les 12 mois terminés le 30 novembre 1891, a été de 260; ces navires représentaient un tonnage de 72,360 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de $694,653.

Le nombre de vies perdues dans ces divers naufrages sera publié dans le supplément.

Le nombre de sinistres dont il a été fait rapport à ce ministère comme ayant eu lieu dans les eaux de l'intérieur du Canada, et arrivés à des navires canadiens dans les eaux des Etats-Unis, pendant les 12 mois terminés le 30 avril 1891, est de 14; ces navires représentaient un tonnage de 4,414 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, s'est élevé, autant qu'on a pu le constater, à $44,169. Il n'y a pas eu de pertes de vies.

Lorsque le registre des naufrages a été clos en 1891, il y avait un grand nombre d'accidents sur lesquels le ministère n'avait pas de détails suffisants pour lui permettre de les publier dans la liste de l'année. Des rapports ont été subséquemment reçus au sujet de beaucoup de ces accidents, et l'on en trouvera une liste détaillée dans le supplément. Ces accidents, ajoutés au nombre des sinistres précédemment relatés, ont considérablement grossi les chiffres de l'année 1891.

TABLEAU comparatif des pertes rapportées au département depuis 1870.

	Accidents.	Tonnage.	Morts.	Pertes.
Pour l'année terminée le 31 déc. 1870......	335	82,808	210	$ 901,000
do do 1871......	274	81,035	81	2,100,000
do do 1872......	290	99,109	237	2,507,338
do do 1873......	350	99,523	*813	2,844,133
do do 1874......	308	106,682	109	2,029,965
do do 1875......	286	99,427	78	2,468,521
do do 1876......	452	153,368	404	2,942,955
do do 1877......	468	177,896	153	3,952,582
do do 1878......	414	161,760	187	3,445,875
do do 1879......	533	198,364	339	4,119,233
do do 1880......	445	179,993	217	3,820,652
do do 1881......	440	210,719	399	4,982,423
do do 1882......	451	193,655	271	3,138,423
do do 1883......	366	158,826	259	2,029,752
do do 1884......	324	119,741	253	2,965,321
do do 1885......	346	144,726	198	2,753,667
do do 1886......	377	150,277	54	1,950,799
do do 1887......	335	149,395	91	1,662,688
do do 1888......	319	105,060	52	1,126,124
Pour les 11 mois finis le 30 novembre 1889......	268	110,716	163	1,554,319
do 31 octobre 1890......	242	78,343	64	1,194,516
Pour les 12 mois finis le 30 novembre, 1891....	260	72,360	......	694,653

* De ce nombre, 545 ont péri dans le naufrage du paquebot *Atlantic*, le 1er avril 1873.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chapitre 83 des Statuts revisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, décrètent qu'aucunes marchandises ni passagers ne pourront être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, si ce n'est sur des navires britanniques; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays. Le parlement du Canada a été autorisé à adopter l'acte en question par les dispositions de l'acte impérial 32 Victoria, chapitre 11, intitulé: "*An Act for amending the law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*," et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même

pied que leurs propres bâtiments, les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873 ; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874 ; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874 ; ceux de la Suède et de la Norvège, par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874 ; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1er juin 1876 ; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877 ; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879 ; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

SERVICE INTÉRIEUR.

Voici la liste des officiers et employés attachés au service intérieur du ministère de la marine, le 1er décembre 1891 :—

Nom.	Emploi.	Appointements.
		$ cts.
Wm. Smith	Sous-ministre	3,200 00
John Hardie	Premier commis	2,400 00
F. Gourdeau	do et comptable	2,100 00
Wm. P. Anderson	Ingénieur en chef et surintenndant général des phares	2,400 00
A. R. Gordon	Premier commis et Nautical Adviser	2,400 00
W. L. Magee	Commis de première classe	1,800 00
W. H. Alexander	do	1,450 00
M. P. McElhinney	do et conseil nautique	1,450 00
A. W. Owen	Commis de deuxième classe	1,400 00
J. B. Halkett	do	1,250 00
W. W. Stumbles	do	1,150 00
V. C. Nicholson	do	1,150 00
V. H. Steele	do	1,150 00
Wm. B. Carleton	Commis de troisième classe	1,000 00
A. Halkett	do	1,000 00
J. E. McClenaghan	do	850 00
R. Roy	do	730 00
A. H. Guion	do	600 00
W. C. Gordon	do	400 00
	Commis surnuméraires.	
M. Lamouche	Commis surnuméraire	$2 25 par jour
C. F. Cox	do	4 00 do
W. G. Lampey	do	2 50 do
B. H. Fraser	do	2 25 do
L. J. Burpee	do	1 50 do
R. G. Davis	do	$400 par an.
Mlle Doyle	do secrétaire particulier	600 do

SERVICE EXTÉRIEUR.

Le nombre des employés au service extérieur était comme suit, au 1er décembre 1891 :—

Surintendant et gardiens de phares, etc., dans Ontario et en amont de Montréal	156
Personnel de l'agence à Québec, et gardiens de phares, de sifflets de brume à vapeur, etc., à Montréal et en aval, dans la province de Québec	158
Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	197

Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick.........	103
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard....	41
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique...	15
Officiers et équipages des vapeurs et navires fédéraux	165
Inspecteurs des bateaux à vapeur..................................	16
Capitaines de bateaux de sauvetage................................	28
Examinateurs des capitaines et seconds des navires, et commis du président du conseil..	15
Officiers et serviteurs des hôpitaux de marine..................	41
Préposés à l'engagement des matelots............................	24
Maîtres de ports...	187
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements..................................	142
Receveurs d'épaves..	37
Gardiens de quais..	108
Total..	1,434

L'année prédédente, le nombre des employés était de 1,379. Outre les 1,434 mentionnés plus haut, il y a 79 préposés à l'enregistrement des navires; ils sont sous la direction et le contrôle de notre ministère, mais en même temps ils perçoivent les droits de douane dans les différents ports d'enregistrement, et ne reçoivent ni appointements ni rémunération comme préposés à l'enregistrement. Il y a par tout le pays 95 jaugeurs et inspecteurs de navires, agissant comme officiers de notre département et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du service des douanes. De plus, par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier des douanes dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, est considéré comme préposé à l'engagement des matelots, perçoit les droits, envoie les relevés semestriels au département, et remplit cet emploi sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu'il y a 162 officiers d'observatoires, etc., rémunérés; mais il y a en outre, par tout le pays, un grand nombre d'observateurs qui servent gratuitement.

CORRESPONDANCE.

La correspondance a graduellement augmenté d'année en année. En 1878 le nombre des lettres reçues et enregistrées était de 5,853, et en 1891 il a atteint 9,326. Ce chiffre ne couvre pas les demandes de certificats de capitaines et seconds, les relevés de naufrage, les rapports des maîtres de havre, des préposés à l'engagement des matelots, des gardiens, non plus que les comptes, qui tous sont portés dans des livres spécialement tenus à cet effet. Le nombre de lettres envoyées du ministère pendant la dernière année de calendrier a été d'environ 10,000.

MARINE MARCHANDE.

NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES, LIGNE DE CHARGE ET CHARGEMENTS SUR PONTS.

Le nombre total des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1891, y compris les bâtiments vieux et neufs, les voiliers, les vapeurs et

les barges, était de 7,015, ayant un tonnage enregistré de 1,005,475 tonneaux, soit une augmentation de 24 navires et une diminution de 19,499 tonneaux de registre par rapport à 1890. Le nombre de bateaux à vapeur portés sur les registres à la même date était de 1,433, avec un tonnage brut de 221,679 tonnaux. En estimant la valeur moyenne à $30 par tonneaux la valeur du tonnage enregistré du Canada, le 31 décembre dernier, serait de $30,164,250.

Le nombre des navires construits et enregistrés au Canada durant l'année présente a été de 312, donnant un tonnage de registre de 52,145 tonneaux. En estimant la valeur du nouveau tonnage à $45 par tonneau, cela forme une valeur totale de $2,346,525 pour des navires neufs. Le tonnage des nouveaux navires est compris dans le tonnage total de 1,005,475, et dans la valeur totale de $30,164,250.

Suit un relevé du nombre de navires et du nombre de tonneaux sur les registres des différents ports d'enregistrement du Canada, le 31 décembre dernier, avec un état comparatif du tonnage de 1873 à 1891. Il est aussi publié un relevé du nombre de navires construits et enregistrés en Canada pendant l'année présente, et un état comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés de 1874 à 1891 inclusivement. La valeur des bateaux à vapeur mentionnés ici et leur tonnage brut diffèrent du nombre et du tonnage brut accusés dans le rapport du président du conseil d'inspection, attendu que les relevés des inspecteurs ne comprennent que les bateaux à vapeur inspectés par eux et qui leur sont connus.

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst	10	....	....	906
Annapolis	73	3	85	10,453
Arichat	126	1	66	5,826
Barrington	44	1	15	1,880
Baddeck	....	....	....	....
Canso	1	....	....	73
Digby	165	4	123	11,962
Guysboro'	47	....	....	2,389
Halifax	817	49	7,372	56,975
Liverpool	85	3	146	7,469
Lunenburg	311	6	409	27,153
Maitland	36	....	....	34,215
Pugwash	9	....	....	693
Parrsboro'	120	1	12	28,058
Pictou	70	12	928	18,290
Port-Hawkesbury	66	2	43	2,816
Port-Medway	26	1	45	2,092
Sydney	122	9	695	5,245
Shelburne	99	2	57	8,608
Truro	4	....	....	1,214
Windsor	196	9	1,517	134,665
Weymouth	35	1	154	3,062
Yarmouth	316	14	2,325	97,714
Totaux	2,778	118	139,92	461,758

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.

PROVINCE DU NOUVEAU BRUNSWICK.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Chatham	195	30	1,416	9,166
Dorchester	14	....	....	7,599
Moncton	17	2	50	2,825
Richibouctou	18	2	107	4,275
Sackville	13	2	231	2,104
St-André	140	3	45	4,002
Saint-Jean	572	58	7,064	163,222
Total	969	97	8,913	193,193

PROVINCE DE QUÉBEC.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst, M. I	30	....	....	1,098
Gaspé	40	1	709	2,490
Montréal	451	139	51,645	78,489
New-Carlisle	16	3	49	800
Percé	2	....	....	133
Québec	865	124	21,729	79,320
Total	1,404	267	74,132	162,330

PROVINCE D'ONTARIO.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherstburg	3	....	....	148
Belleville	14	7	499	862
Brockville	31	28	766	839
Bowmanville	3	....	....	425
Collingwood	46	44	5,021	3,878
Chippewa	3	2	263	153
Cramahe	2	....	....	278
Chatham	27	16	1,103	1,663
Cobourg	6	2	51	472
Cornwall	3	2	178	214
Dunville	9	5	636	1,027
Deseronto	7	5	785	784
Goderich	39	20	867	1,998
Hamilton	47	32	7,700	6,910
Kingston	206	76	12,505	26,090
Morrisburg	3	1	55	382
Napanee	8	3	302	922
Owen-Sound	32	29	4,833	3,379
Ottawa	196	100	12,143	20,529
Oakville	4	....	....	323
Prescott	28	14	627	3,753
Port-Burwell	15	6	167	1,411
Port-Arthur	6	6	382	259
Port-Dover	17	4	131	1,112
Port-Colborne	5	2	95	597
Port-Hope	64	38	3,031	5,788
Port-Rowan	7	1	168	895
Port-Stanley	11	9	1,864	1,482
Pictou	30	9	450	2,779
Sarnia	24	17	7,856	6,295
Sainte-Marie	15	13	538	590
Sainte-Catherine	123	54	9,127	19,895
Saugeen	7	7	407	277
Toronto	211	142	13,057	14,533
Wallaceburg	39	21	1,458	2,506
Windsor	54	26	5,720	5,466
Whitby	....	....	....	....
Total	1,345	741	92,785	138,914

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1891.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Charlottetown	195	17	4,555	23,316

PROVINCE DU MANITOBA.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Winnipeg	78	51	5,762	6,197

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Victoria	157	83	13,928	13,238
New-Westminster	70	59	6,719	5,805
Vancouver	19	......	893	724
Total	246	142	21,540	19,767

SOMMAIRE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Nouveau-Brunswick	969	97	8,913	193,193
Nouvelle-Ecosse	2,778	118	13,992	461,758
Québec	1,404	267	74,132	162,330
Ontario	1,345	741	92,785	138,914
Ile du Prince-Edouard	195	17	4,555	23,316
Manitoba	78	51	5,762	6,197
Colombie-Britannique	246	142	21,540	19,767
Total	7,015	1,433	221,679	1,005,475

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada le 31 décembre de chaque année, depuis 1873 jusqu'à 1891, inclusivement.

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouv.-Brunswick	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457	1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980
Nouvelle-Ecosse..	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	3,026	546,778
Québec..........	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804
Ontario........	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998	1,112	137,061
I. du P.-Edouard	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547	322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410	248	41,684
Col.-Britannique.	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687
Manitoba......	....	....	....	....	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,783
Total........	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777

Provinces.	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
Nouveau-Brunswick	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873	981	209,460	969	193,193
Nouvelle-Ecosse...............	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758
Québec........................	1,739	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520	1,455	168,500	1,399	164,003	1,404	162,330
Ontario	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502	1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914
Ile du Prince-Edouard..........	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586	224	25,506	231	26,080	195	23,316
Colombie-Britannique..........	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249	176	15,241	196	16,024	246	19,767
Manitoba	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,744	77	6,091	79	6,475	78	6,197
Total..............	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, indiquant le nombre de navires nouvellement construits et enregistrés en Canada, pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst				
Annapolis	6	1	32	1,015
Arichat				
Barrington	2			104
Canso				
Digby	2			733
Guysboro'				
Halifax	13	1	52	1,193
Liverpool	6	1	98	616
Lunenburg	24			4,661
Maitland	7			6,648
Parrsboro'	24			4,661
Pictou	7	4	593	2,032
Port-Medway	1			62
Port-Hawkesbury	1			23
Shelburne	6	1	16	509
Sydney	4			127
Truro				
Weymouth	4			783
Windsor	15	1	471	11,406
Yarmouth	8	1	142	955
Total	130	10	1,404	35,528

PROVINCE DE QUÉBEC.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherst, I. M.				
Gaspé	2			158
Montréal	14	3	256	2,209
New-Carlisle	1			10
Percé				
Québec	29	3	1,140	1,823
Saint-Jean				
Total	46	6	1,396	4,200

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Chatham	8	2	89	178
Dorchester	1			575
Moncton	4			781
Richibouctou				
Saint-Jean	28	2	132	4,716
Saint-André	1		11	8
Sackville	1			11
Total	43	4	232	6,269

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Amherstburg				
Brockville				
Belleville				
Bowmanville				
Chatham	1			12
Cobourg				
Collingwood	1	1	9	6
Cornwall				
Deseronto				
Goderich	1	1	51	35
Hamilton	2	2	5	4
Kingston	7	5	115	1,045
Owen-Sound				
Ottawa	17	7	453	1,125
Picton				
Port-Burwell				
Prescott				
Port-Dover	1			39
Port-Hope	1	1	266	170
Port-Rowan				
Port-Stanley	2	2	110	73
Port-Arthur	2	2	21	15
Sarnia				
Saugeen	1	1	3	2
Sainte-Marie	1	1	24	14
Sainte-Catherine	1	1	4	3
Toronto	5	5	115	78
Windsor	1			41
Whitby				
Wallaceburg				
Total	44	29	1,176	2,662

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Charlottetown	5			1,000

PROVINCE DU MANITOBA.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Winnipeg	3	3	193	122

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Victoria	9	6	411	415
New-Westminster	20	20	2,296	1,529
Vancouver	12	8	475	420
Total	41	34	3,182	2,364

SOMMAIRE.

Province.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage enregistré.
Nouveau-Brunswick	43	4	232	6,269
Nouvelle-Ecosse	130	10	1,404	35,528
Québec	46	6	1,396	4,200
Ontario	44	29	1,176	2,662
Ile du Prince-Edouard	5			1,000
Manitoba	3	3	193	122
Colombie-Britannique	41	34	3,182	2,364
Total	312	86	7,583	52,145

ETAT COMPARATIF des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada pendant les années terminées le 31 décembre de chaque année, depuis 1874 jusqu'à 1891, inclusivement.

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368	43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784	126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870	29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409	42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	4,369
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382	20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508
Colombie-Britannique	5	276	....	....	1	121	2	204	2	45	5	788	..	......	2	85	8	1,631
Manitoba	...	......	....	....	....	....	3	48	1	15	....	....	1	100	2	116	1	289
	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873	265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113
Ajoutez les nouveaux navires construits au Canada et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés	6	7,746	....	......	3	2,721	2	1,943	1	663	....	....	....	....	....	....	1	1,029
Et les nouv. navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne	....	....	....	......	1	480	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,506	265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142

Provinces.	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
Nouveau-Brunswick	72	21,103	46	12,888	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572	43	6,269
Nouvelle-Ecosse	202	35,765	178	42,032	102	24,703	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907	130	35,528
Québec	42	6,594	32	3,815	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759	25	4,880	46	4,200
Ontario	34	4,311	58	4,446	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259	41	4,917	44	2,662
Ile du Prince-Edouard	17	5,343	21	5,189	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008	5	1,000
Colombie-Britannique	5	849	15	675	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876	41	2,364
Manitoba	2	125	37	3,366	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218	3	122
	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145
Ajoutez les nouveaux navires construits au Canada et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Et les nouv. navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145

LIGNES DE CHARGE.

En consultant le rapport de l'année dernière, on verra qu'une commission de la conférence maritime internationale qui eut lieu à Washington en 1889, a publié un rapport au sujet de l'établissement d'un mode uniforme de marques ou de lignes de charge. Les conclusions de la commission se résument dans ces quelques lignes : " Cette question n'est pas assez mûre pour être débattue par la conférence, et doit être laissée aux négociations qui doivent avoir lieu entre les gouvernements des nations maritimes." La commission disait de plus, dans le corps de son rapport : " Les lois de plusieurs nations maritimes contiennent des dispositions au sujet du surchargement et qui permettent aux autorités locales de retenir les navires surchargés. Mais nulle part, excepté en Angleterre, il existe des règlements qui permettent de déterminer, au moyen d'une ligne de charge, si un navire est en mesure de porter un certain chargement."

Les dispositions dont il est question dans cet extrait du rapport de la commission de la conférence maritime internationale étaient contenues dans l'acte britannique de la marine marchande de 1876, articles vingt-six et vingt-sept, paragraphe 2 de ces deux articles. Mais cet acte fut modifié par un acte concernant l'établissement obligatoire d'une ligne de charge, et passé par le parlement impérial le 9 juin 1890 sous le titre " Acte modifiant les actes de la marine marchande au sujet de la ligne de charge." Avant l'adoption de l'acte modifié, un comité de ligne de charge avait été chargé d'élaborer des tables de franc-bord qui furent adoptées comme partie des dispositions de l'acte et par lesquelles est déterminé l'endroit où la ligne de charge doit être marquée sur chaque navire.

Les paragraphes suivants contiennent les règlements et font partie de l'acte de la marine marchande, 1876, tel que modifié par l'acte de la marine marchande de 1890 :—

" (1.) Le propriétaire de tout navire britannique (sauf les navires de moins de quatre-vingts tonneaux de jaugeage employés exclusivement au cabotage, les navires employés exclusivement à la pêche, et les yachts de plaisir,) devra, avant de déclarer son navire à la sortie d'un port du Royaume-Uni pour un voyage à l'égard duquel il est tenu de faire cette déclaration, ou, si la chose est impossible, aussitôt que possible ensuite, marquer sur chaque côté, au milieu du navire, ou le plus près possible du milieu, en blanc ou en jaune sur un fond sombre, ou en noir sur un fond pâle, un disque circulaire de douze pouces de diamètre, avec une ligne horizontale de dix-huit pouces de longueur tirée au centre du disque.

" (2.) Le centre de ce disque indiquera le maximum de la ligne de charge en eau salée auquel le propriétaire a l'intention de charger son navire pour ce voyage.

" (3.) Il devra aussi, en faisant la déclaration susdite, insérer dans le blanc de déclaration remis au percepteur ou autre principal officier des douanes, un énoncé écrit de la distance en pieds et en pouces entre le centre de ce disque et le bord supérieur de chacune des lignes indiquant la position des ponts du navire qui se trouvent au-dessus de ce centre.

" (4.) Si cet énoncé n'est pas fait dans le cas d'un navire quelconque, tout officier des douanes pourra refuser d'inscrire le navire à la sortie.

" (5.) Le capitaine du navire inscrira copie de cet énoncé dans l'acte d'engagement de l'équipage avant qu'il ne soit signé par aucun homme de l'équipage, et nul surintendant d'aucun bureau d'engagement pour la marine marchande n'engagera d'équipage avant que cette inscription ne soit faite.

" (6.) Le capitaine du navire inscrira aussi copie de cet énoncé dans le livre de loch officiel.

" (7.) Lorsqu'un navire aura été marqué tel que prescrit par la présente section, il restera ainsi marqué jusqu'à son prochain retour à un port de décharge dans le Royaume-Uni."

Les dispositions qui suivent s'appliqueront à la marque des lignes de charge des navires britanniques employés au cabotage :

" (1.) Le propriétaire de tout navire britannique employé au commerce de cabotage sur les côtes du Royaume-Uni (sauf les navires de moins de quatre-vingts tonneaux employés exclusivement à ce commerce) devra, avant de faire voile d'un port quelconque, marquer sur chaque côté du navire, au milieu, ou le plus près possible du milieu, en blanc ou en jaune sur un fond sombre, ou en noir sur un fond pâle, un disque circulaire de douze pouces de diamètre, avec une ligne horizontale de dix-huit pouces de longueur tirée au centre de ce disque.

" (2.) Le centre de ce disque indiquera le maximum de la ligne de charge en eau salée auquel le propriétaire a l'intention de charger le navire, jusqu'à ce qu'il ait donné avis d'un changement.

" (3.) Il devra aussi, une fois tous les douze mois, immédiatement avant que le navire ne prenne la mer, envoyer ou remettre au percepteur ou autre principal officier des douanes au port d'enregistrement du navire, un énoncé écrit de la distance en pieds et en pouces entre le centre de ce disque et le bord supérieur des lignes indiquant la position des ponts du navire qui se trouvent au-dessus de ce centre.

" (4.) Le propriétaire, avant que le navire ne prenne la mer après un renouvellement ou un changement du disque, enverra ou remettra au percepteur ou autre principal officier des douanes du port d'enregistrement du navire, avis par écrit de ce renouvellement ou changement, ainsi que l'énoncé écrit ci-dessus mentionné de la distance entre le centre du disque et le bord supérieur de chacune des lignes de pont.

" (5.) S'il manque d'envoyer ou remettre l'avis ou l'énoncé dont l'envoi ou la remise est prescrite par la présente section, le propriétaire sera passible d'une amende n'excédant pas cent louis.

" (6.) Lorsqu'un navire aura été marqué tel que le prescrit la présente section, il restera ainsi marqué jusqu'à ce qu'avis d'un changement ait été donné.

" (7.) L'acte de la marine marchande, 1890, article 5, prescrit ce qui suit : "Pour les fins de l'acte de la marine marchande, 1876, tel que modifié par le présent acte, l'expression ' milieu du navire ' signifiera le milieu de la longueur de la ligne de charge mesurée à partir du côté d'avant de l'étrave et allant au côté d'arrière de l'étambot."

" (8.) Dans les règlements faits par le bureau du commerce, en vertu de l'article 2, paragraphe 2, de l'acte de la marine marchande, 1890, il est prescrit comme suit : Le capitaine d'un navire britannique, avant de quitter un dock, quai, port ou havre du Royaume-Uni, *des possessions de Sa Majesté, ou de l'étranger*, pour prendre la mer, devra inscrire dans le livre le loch officiel du navire toutes les particularités notées au certificat approuvant la position du disque."

Sous l'empire de l'article 2, de l'acte de la marine marine marchande, 1890, le bureau de commerce a fait des règlements en vertu desquels les tables de franc-bord du comité chargé de déterminer les lignes de charge des navires marchands furent adoptées pour marquer tous les navires, qu'ils soient enregistrés dans le Royaume-Uni, ou dans les possessions de Sa Majesté. Ces marques furent adoptées pour établir uniformité dans la marque des navires, et ne s'appliquent qu'aux navires ayant chargement. Les francs-bords assignés par les tables conviennent aux navires de la classe la plus élevée consignés dans le registre du Lloyd ou d'une résistance équivalente, et sont augmentés par les navires d'une résistance inférieure.

Par les règlements les navires sont sujets aux modifications suivantes :—

"Les navires en bois dur, *i. e.*, d'autre bois que le sapin ou le pin, classés A (rouge) au Lloyd, auront leurs francs-bords augmentés, par les tables, de 8 pour 100.

"Les navires en bois dur classés Æ au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés par les tables de 15 pour 100."

Les navires en bois dur non classés auront leurs francs-abords augmentés, par les tables, de 20 pour 100, à moins qu'ils ne soient inspectés, et dans ce cas leur franc-bord dépendra de leur condition."

" Les navires en bois tendre devront faire modifier leur coëfficient de finesse au sujet de l'excédent de longueur enregistrée causé par l'épaisseur extraordinaire de bord. Les tables pourvoient déjà à celui des navires en bois dur."

" Les navires en bois tendre classés A (rouge) au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés, par les tables, de 10 pour 100."

" Les navires en bois tendre classés Æ au Lloyd auront leurs francs-bords augmentés de 20 pour 100."

" Les navires en bois tendre non classés auront leurs francs bords augmentés, par les tables, de 25 pour 100, à moins qu'ils ne soient inspectés, et dans ce cas leur franc-bord dépendra de leur condition."

Il y a aussi une différence entre les francs bords d'été et d'hiver, et entre les francs-bords en eau douce et ceux en eau salée. En outre de l'acte et des règlements, les navires à voiles seront marqués par une ligne verticale et deux lignes horizontales à angles droits avec le haut et le bas de la ligne verticale, et marqués respectivement **F.** (freshwater) et **W.N.A.** (Winter North Atlantic), comme suit :

W.N.A. ___|‾‾‾ **F.**

La ligne verticale s'étendra au-dessus de la ligne horizontale passant par le centre du disque, laquelle ligne horizontale est la ligne de charge pour l'été. Les lignes verticale et horizontale seront placées à 21 pouces en avant du disque. " Les navires à voiles faisant uniquement le cabotage seront marqués seulement par la ligne indiquant le maximum de ligne de charge en eau douce.

Ces dispositions prirent effet à partir du 9 décembre 1890 pour les navires enregistrés dans le Royaume-Uni, et l'acte prescrit qu'elles prendront effet le 9 juin 1891 pour les navires enregistrés dans ses possessions.

Le tarif de droits pour l'inspection et la détermination de franc-bord aux navires dans le Royaume-Uni est comme suit :—

	£	s.	d.
Pour navires au-dessous de 300 tonneaux bruts..............	1	1	0
do de 300 ton. et au-dessus 1,000 ton. bruts......	2	2	0
do de 1,000 do do 2,000 do	3	3	0
do de 2,000 do do 3,000 do	4	4	0
do de 3,000 do do 4,000 do	5	5	0
do de 4,000 et au-dessus......................................	6	6	0

L'article 3 de l'acte de la marine marchande, 1890, pourvoyant à une législation dans les possessions de Sa Majesté concernant la fixation, la marque et l'attestation de lignes de charge dans ces possessions, législation basée sur les principes de l'acte impérial, et prescrivant qu'elle aurait le même effet quand aux navires enregistrés dans les colonies que s'ils étaient marqués, etc., comparativement à l'acte impérial.

" Il était évident que l'acte impérial de 1890 serait nuisible aux intérêts maritimes du Canada s'il était appliqué à tous les navires enregistrés au Canada. Aussi le gouvernement de Sa Majesté fut promptement prié par câblegramme et par messages du gouverneur général en conseil, de suspendre l'opération de l'acte, en ce qu'il touchait aux navires canadiens, jusqu'à ce qu'un bill pût être préparé et sanc-

tionné par le parlement, ainsi que voulu par l'article 3 de l'acte impérial. Le 4 mai 1891, nous reçûmes du gouvernement de Sa Majesté la réponse que la mise à effet de l'acte impérial touchant les navires canadiens serait retardée jusqu'au 1er octobre 1891.

Le 11 mai 1891, l'avis suivant fut publié par le département de la marine:

"Ce département a reçu avis que le conseil impérial de commerce va retarder de mettre à effet l'acte impérial de 1890 relatif à la marque des lignes de charge, en ce qui concerne les navires enregistrés en Canada, jusqu'au 1er octobre prochain, au lieu du 9 juin fixé par l'acte en question."

En même temps une pétition signée par un très grand nombre de propriétaires et de gérants de compagnies de navires fut envoyée à Son Excellence le gouverneur général, au Sénat et à la Chambre des Communes; en voici la substance:

"L'acte de 1890 concernant la ligne de charge prescrit que les navires canadiens allant aux Etats-Unis ne pourront pas mettre à la voile après le 9 juin 1891 sans porter la marque obligatoire d'une ligne de charge.

"En ce qui concerne les navires canadiens, les pertes résultant du surchargement n'ont pas été dans une proportion telle qu'elle puisse justifier une loi aussi sévère.

"Si, cependant, le gouvernement du Canada jugeait nécessaire de faire une loi en la matière, ce serait, pour les raisons suivantes, une grande injustice si une ligne de charge était imposée à la date mentionnée (9 juin 1891).

"Pour fixer la ligne de charge il est nécessaire d'entrer le navire dans un bassin afin de vérifier sa longueur et sa profondeur hors membrure. Cela ne peut avoir lieu, parce que nous n'avons pas au Canada d'inspecteurs chargés de noter ces particularités, etc.

"C'est pourquoi nous demandons qu'il soit pris avec le gouvernement impérial des arrangements à l'effet qu'une ligne de charge ne soit pas imposée de force aux navires canadiens, soit ici ou dans le Royaume-Uni, avant le mois de janvier 1892, mais que les armateurs aient la liberté de demander que leurs navires soient marqués en attendant par des inspecteurs nommés comme dit ci-après:

"Eu égard à la flottabilité connue de nos navires en bois d'épinette et à leur modèle différent, il est impossible en toute justice de les assujétir à des règlements applicables aux navires en fer et en acier. Ces règlements ont été préparés dans le Royaume-Uni par le conseil de commerce, en collaboration avec le Lloyd anglais. La plupart de nos navires en bois étant classés au Bureau Véritas, il importe qu'il y ait des tables et des règlements spéciaux pour eux;

"C'est pourquoi nous demandons que s'il doit y avoir une ligne de charge, elle soit marquée par des inspecteurs, ici et dans le Royaume-Uni (nommés par le gouvernement canadien), qui aient une connaissance spéciale de nos navires en bois et de leur capacité connue pour le transport de poids mort, et que de plus, le Lloyd anglais, le Bureau Véritas, l'American Record, et plusieurs autres administrations bien connues soient de temps à autre autorisés par le gouvernement à fixer la ligne de charge sur les navires canadiens classés dans leurs registres;

"Que les inspecteurs, en fixant la ligne de charge d'un navire, lui tiennent compte du franc-bord qu'il avait avec des chargéments antérieurs qu'il aura transportés saufs, et de toutes les circonstances connues qui peuvent être favorables à sa capacité de transport."

De vives représentations furent faites au département par des propriétaires de navires d'un faible tirant d'eau au sujet de l'effet désastreux des règlements impériaux concernant la ligne de charge sur certaines classes de navires canadiens. Les extraits suivants d'une lettre écrite par un armateur de Saint-Jean donne une juste idée des opinions exprimées :—

* * * "Je sais que si les règlements du conseil de commerce britannique sont adoptés par notre gouvernement et appliqués à nos navires peu profonds, l'effet en

sera désastreux pour nous. Voici pourquoi : nos navires sont construits de haute classe et équipés spécialement pour le commerce de la rivière Platte et du Brésil ; nous faisons la concurrence à des navires étrangers qui ne sont pas soumis aux restrictions de la ligne de charge, et vous savez que le sucre expédié de la plupart des ports du Brésil est de la cassonade humide en balles dont l'égouttement constitue une perte de 15 à 20 pour 100 sur le voyage ; or, comme il est d'usage d'embarquer une bonne cargaison au port de chargement, le capitaine allège son navire en en pompant une bonne partie par-dessus bord. Vous pouvez donc voir que si nous sommes forcés par notre gouvernement de marquer nos navires d'une ligne de charge égale à celle que portent les navires sur l'Atlantique du nord en hiver, puis aux ports du Brésil de ne charger que jusqu'à cette ligne, puis dans la traversée aux Etats-Unis ou au Canada de rejeter par-dessus bord un cinquième de cette cargaison au moyen de la pompe, lorsque le navire arrivera à destination il ne lui restera pas beaucoup de fret à percevoir, car ces cargaisons sont payables d'après le poids qu'elles ont quand elles sont délivrées. Cela aura pour résultat de faire passer aux mains d'armateurs étrangers le commerce de transport de cette cassonade.

" Le franc-bord d'hiver sur l'un de mes navires, tel que déterminé par les tables de franc-bord, serait deux pieds. Ce navire a transporté des cargaisons de ports où son tirant d'eau n'aurait pas pu excéder 11 pieds 6 pouces, en conséquence, son franc-bord était de 35 pouces. Il ne marchait pas avssi bien et n'était pas aussi bon navire de mer avec ce franc-bord que lorsqu'il portait une cargaison de 175 tonneaux de plus et n'avait que 12 pouces de franc-bord, et il a porté sans accident une cargaison encore plus considérable dans une tempête. D'autres de mes navires ont navigué pendant des années, transportant de la houille d'Angleterre au Brésil et à la rivière Platte et rapportant des cargaisons de sucre au Canada, sans qu'il leur soit jamais arrivé d'accidents, et cependant si les règlements du conseil de commerce leur étaient appliqués nous serions obligés de leur donner de 9 à 12 pouces de plus de franc-bord, et nous les priverions de tout les profits du voyage.

" Bien qu'il puisse être nécessaire d'avoir un acte au sujet de la ligne de charge, ce ne devrait pas être une loi qui serait préjudiciable à nos navires d'un faible tirant d'eau. Si les règlements du conseil de commerce peuvent ne pas faire de tort aux navires d'un grand tirant d'eau, appliqués à nos navires peu profonds et larges ils seraient leur ruine."

Conformément à l'article 3 de l'Acte de la marine marchande, 1870, le ministre de la marine et des pêcheries a préparé et présenté au parlement canadien un projet de loi qui embrasse les principes généraux de l'acte impérial, mais qui en diffère sur deux points importants: les tables de franc-bord, qui font partie des règlements du conseil de commerce, ne furent pas adoptés comme partie des dispositions du bill. Celui-ci prescrivait que le propriétaire ou capitaine d'un navire serait dans tous les cas l'une des deux personnes qui devraient déterminer le niveau auquel le centre du disque serait placé au-dessous de la ligne de pont marquée en vertu des dispositions du bill. Les règlements du conseil de commerce ne permettent pas aux propriétaires ou capitaines de prendre part à la fixation des lignes de charge.

Il était prescrit par le bill que le maximum de la ligne de charge en eau salée serait déterminé par un inspecteur du Lloyd anglais, ou un inspecteur du Bureau Véritas français, ou un gardien de port désigné par le gouverneur en conseil, aidé par le propriétaire ou capitaine du navire ; il était aussi prescrit que le bill ne s'appliquerait pas aux navires d'un tonnage de moins de 150 tonneaux.

L'objection aux tables de franc-bord adoptées par le conseil de commerce repose sur le fait qu'elles ne conviennent pas aux navires canadiens en bois de moins de 600 tonneaux. Ces navires font le cabotage sur les côtes américaines du nord et du sud, où les havres sont peu profonds. Ils ont un grand bau, sont d'un faible tirant d'eau,

de haute classe et très solidement construits avec des matériaux forts et lourds. L'eau étant très basse sur les côtes des pays avec lesquels ils font commerce ainsi que sur la côte canadienne, les navires d'un faible tirant d'eau sont les seuls qui puissent rivaliser avec ceux d'autres nations qui ne sont soumis à aucune restriction ou à des règlements très restreints au sujet de la ligne de charge. On a affirmé que les tables de franc-bord du conseil de commerce ne conviennent qu'aux navires britanniques ; qui sont bien différents des caboteurs canadiens; aussi leur application aurait le plus malheureux effet sur le cabotage avec les Etats-Unis, l'Amérique du Sud et les Antilles, commerce que les armateurs des provinces maritimes ont tant travaillé à établir. Nous avons déjà démontré par la lettre d'un armateur que l'application des tables augmenterait de 12 pouces à 2 pieds environ le franc-bord d'un navire qui peut être regardé comme un échantillon des caboteurs canadiens, et ôterait à son propriétaire le moyen de prendre une cargaison suffisante pour que son navire pût rémunérer. Un rapport dans ce sens a été fait par le lieutenant A. R. Gordon, M.R., qui a eu, à Saint-Jean, une conférence avec des armateurs et autres intéressés au cabotage. Il a été démontré que dans le seul port de Saint-Jean près de 400 navires souffriraient gravement de l'adoption des tables de franc-bord de l'acte impérial.

Le ministère a fait observer aussi que des navires étrangers partant de ports britanniques n'étaient pas obligés de se soumettre à l'Acte de la ligne de charge, et qu'un navire étranger sur lequel la marque de charge avait été fixée en vertu de l'acte de 1890, pourrait charger dans un port du Royaume-Uni jusqu'à ce que la ligne fût submergée, puis partir de ce port après avoir notifié les fonctionnaires impériaux de sa condition et de son intention de mettre à la voile. Ceci, naturellement, serait très préjudiciable aux navires canadiens marqués d'après l'acte impérial, dans un port britannique ou étranger.

Le bill déposé par le ministre de la marine et des pêcheries fut déféré à une commission spéciale du parlement, approuvé et adopté par les deux chambres.

Comme il devait s'écouler quelque temps avant qu'il pût recevoir la sanction royale, on jugea nécessaire de prier le gouvernement de Sa Majesté de retarder jusqu'au premier janvier 1892 l'application de l'acte impérial aux navires canadiens enregistrés.

En conséquence, le 26 juin 1891, une dépêche fut envoyée au ministère des colonies, avec une minute du conseil demandant la prorogation de la date fixée pour l'application de l'acte impérial de 1890 aux navires canadiens. Cette demande fut accordée, et l'application de l'acte retardée jusqu'au premier janvier 1892.

Comme le bill canadien n'a pas encore reçu la sanction du gouvernement impérial, nous avons jugé à propos de demander que l'acte impérial concernant la mise à effet de ligne de charge soit encore retardée pour les navires canadiens. Le gouvernement de Sa Majesté a obtempéré à cette demande et accorde un délai jusqu'au premier mai prochain. Information en a été donné au ministère par un câblegramme du haut commissaire du Canada.

On étudie en ce moment la question de modifier l'acte canadien concernant la ligne de charge de façon à le rendre acceptable aux gouvernements impérial et canadien, mais jusqu'ici il n'est pas encore en opération en Canada.

CHARGEMENTS DE PONT.

Dans le cours de la session du parlement impérial qui eut lieu au commencement de l'année 1890, un projet de loi fut déposé sous le titre " Bill à l'effet de modifier la loi concernant les chargements de bois sur le pont des navires en hiver, les cloisons dans les navires en fer et le débarquement du bétail." Au mois de novembre de la même année, il fut déposé un autre bill intitulé : " Bill à l'effet de prévenir le chargement de bois sur le pont des navires en hiver." L'intention des auteurs de ce bill était de modifier l'acte de la marine marchande de façon à en abroger la partie qui touche au transport des chargements de pont en hiver. Le bill ne devint pas loi. Dans l'état actuel de la loi en Angleterre et au Canada, les navires ont la permission de transporter des chargements de pont jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du pont. Le bill proposé avait principalement pour objet d'empêcher le transport d'articles en bois sur le pont des navires.

Les autorités impériales avaient invité le gouvernement canadien à présenter les observations qu'il pouvait désirer faire sur la législation proposée, dans le cas où un projet de loi de même nature serait déposé pendant une autre session.

En conséquence, et suivant vos instructions, j'ouvris une enquête dans le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, lors d'une réunion du bureau de commerce de cette ville, les 27, 28 et 29 janvier 1891. L'enquête eût lieu à Saint-Jean parce qu'il est le principal port canadien d'où les navires portant des chargements de bois de service ou de planches font voile en hiver.

Des dépositions furent données par des capitaines, pilotes et autres personnes au fait de la question des chargements de pont. La preuve tendit à démontrer qu'un plein chargement de pont de bois de charpente scié à fleur de la lisse du navire est préférable à un chargement de pont de 3 pieds, ou à l'absence de tout chargement de pont, car il peut être plus solidement amarré qu'un chargement de 3 pieds. Presque tous les témoins interrogés ont déclaré qu'il y a moins de danger pour les navires—par conséquent pour la vie—lorsqu'il y a des chargements de pont, parce que les navires sans chargements de pont ne tiennent pas aussi fermement la mer dans les grands vents et embarquements de grosses lames qui avarient le pont. La majorité des témoins a exprimé l'opinion qu'un navire ayant un chargement de pont de 4 pieds 9 pouces résiste mieux aux grosses mers que s'il n'avait aucun chargement de pont, ou seulement un chargement de 3 pieds, car alors l'eau passe par-dessus bord au lieu de rester entre le pont et la lisse. Ils ont dit aussi que lorsque des navires portant un chargement de pont de 3 pieds embarquent des lames, celles-ci peuvent démarrer le chargement et avarier les parois. Ils ont représenté que tout cela serait évité si le chargement de pont était porté au-dessus de la lisse et solidement amarré par le travers, ce qui ne laisserait pas d'espace où l'eau pourrait rester et causer des avaries.

Le bureau de commerce et des particuliers d'Halifax ayant des intérêts maritimes m'ont adressé des lettres dans lesquelles ils blâment les démarches qui ont été faites pour amener l'abolition des chargements de ponts, et déclarent que la loi actuelle est juste pour les armateurs et une sauvegarde pour les matelots.

Une recommandation a été faite dans le sens de la preuve aux autorités impériales, auxquelles nous avons transmis copie des procès-verbaux de l'enquête, avec un rapport du lieutenant Gordon, M.R. Nous avons aussi suggéré que si notre recommandation était favorablement accueillie, le Royaume-Uni et le Canada fassent en

même temps une loi qui établisse les chargements de pont, en hiver, à la hauteur de la grande lisse.

Il est à regretter que le gouvernement de Sa Majesté, suivant en cela l'avis du bureau de commerce, n'ait pas répondu favorablement à cette proposition.

Le bureau de commerce, cependant, n'a pas encore refuté les raisons exposées plus haut à l'appui de la recommandation.

INSPECTION DES EXPÉDITIONS DE BÉTAIL EXPORTÉ DU CANADA.

Le 10 septembre 1890, le Très honorable secrétaire d'Etat des colonies transmettait à Son Excellence le gouverneur général une dépêche qui renfermait un exemplaire du bill (n° 2) modifiant l'acte de la marine marchande, lequel projet de loi, présenté à la Chambre des Communes anglaises, proposait de modifier la loi concernant les chargements de bois sur le pont des navires en hiver, les cloisons dans les navires en fer et le débarquement du bétail dans le Royaume-Uni.

Il était aussi dit dans la dépêche qu'une commission départementale présidée par le Très honorable H. Chaplin, M. P., président du conseil d'agriculture, étudiait au même moment les conditions dans lesquelles le bétail était importé dans le Royaume-Uni, et que le conseil impérial de commerce serait heureux de communiquer à la commission tous les renseignements que les autorités des possessions de Sa Majesté jugeraient à propos de fournir sur la question.

Voici un extrait de la minute du conseil envoyée, sur ce sujet, au Très honorable secrétaire d'Etat des colonies : " Le ministre (de la marine) a donné ordre de faire instituer, par les officiers de son département, une investigation complète sur l'opération de la loi actuelle concernant les chargements de bois sur le pont des navires et l'expédition du bétail, dont il fera connaître le résultat à Votre Excellence (le gouverneur général) pour le transmettre en temps opportun au Très honorable premier secrétaire d'Etat des colonies."

Suivant vos instructions, je me rendis à Montréal où, le 5 janvier 1891, j'ouvris une enquête au sujet du commerce d'exportation du bétail entre le Canada et la Grande-Bretagne. L'enquête eut lieu dans la salle du conseil des commissaires du havre, et fut suivie par un grand nombre d'exportateurs de bétail, d'armateurs, d'agents de steamers, de représentants de l'Association des assureurs maritimes, de gens préposés au soin des bestiaux dans la traversée de l'Atlantique, et de marchands de Montréal.

Les témoignages donnés à l'enquête contenaient des renseignements très précieux sur le mode d'embarquement des bestiaux, l'époque où les steamers reçoivent des chargements de cette nature, la condition dans laquelle se trouve le bétail en arrivant des enclos, les équipements sur chaque pont des steamers, les moyens de ventilation, sur la question de savoir si le bétail doit être placé sur les écoutilles ou non, la nourriture et l'eau qui lui sont données, où il est transporté, et si l'eau salée peut lui faire tort. Il a été aussi donné des témoignages au sujet du traitement des bouviers à bord des navires, de la nourriture qui leur est servie, s'ils doivent signer le rôle d'engagement et se trouver ainsi sous le contrôle immédiat du capitaine et des officiers du bord. Nous avons recueilli beaucoup de données sur l'adaptation des différentes classes de navires affectés à ce commerce, et sur la moyenne des pertes de bétail transporté par des navires de lignes régulières et des navires qui font le com-

merce en passant. Nous avons encore obtenu d'autres renseignements qui, tous, se trouvent dans le compte rendu *verbatim* des témoignages recueillis à l'enquête tenue aux ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières. Le compte rendu a été publié en 1891, sous la forme de livre bleu de notre ministère. On y verra par les témoignages que le commerce d'exportation des bestiaux a été conduit avec beaucoup de soin et d'une manière sûre. Il en ressort que les pertes de bétail encourues par les principales lignes de steamers ont été très faibles, dépassant à peine une demie de 1 pour 100. D'autres navires qui transportaient du bétail tard à l'automne ont essuyé des temps exceptionnellement gros ; mais c'étaient des navires communément désignés sous le nom de *rôdeurs de l'Océan*, et n'avaient ni les équipements ni les accessoires nécessaires pour leur permettre de résister à la violence des vents, et en même temps pour donner la ventilation indispensable aux bestiaux logés au-dessous des écoutilles.

Le 26 février fut rendu, suivant votre recommandation du 9 février 1891, un arrêté du conseil informant le gouvernement de Sa Majesté qu'une enquête avait révélé des faits importants en rapport avec le transit de bestiaux du Canada au Royaume-Uni, et transmettant en même temps un exemplaire de la preuve établie à l'enquête, pour être communiqué à la commission interdépartementale qui siégeait alors à Londres. Le même arrêté contenait votre recommandation qu'un bill fût passé à la session du parlement qui approchait alors (1891), prescrivant une inspection complète, par le gouvernement, des navires affectés au commerce transatlantique des bestiaux, et établissant les règles et règlements nécessaires.

Le rapport de la commission départementale du conseil impérial de commerce et du conseil d'agriculture fut publié en temps, et le rapport de notre enquête lui fut annexé.

Ci-suit un résumé des conclusions auxquelles la commission en est arrivée:—

" Nous avons étudié les différentes questions qui ont été soumises à la commission, et nous allons faire connaître les conclusions auxquelles nous en sommes venus.

" La preuve établit clairement—

" (i) Que le transport du bétail à travers l'Atlantique est un commerce fort important opéré sur différentes espèces de navires par des particuliers, et réglé en partie par les intéressés et en partie par une inspection officielle, au nom des gouvernements des Etats-Unis, du Canada et de Sa Majesté, aux ports d'embarquement et de débarquement.

" (ii) Que le transport heureux d'animaux sur mer est influencé jusqu'à un certain point par leur condition avant l'embarquement, spécialement après de longs voyages par terre.

" (iii) Que dans les beaux temps le transport du bétail sur mer est fait en sûreté, avec un minimum de pertes et des souffrances relativement légères, même dans des navires qui ne jaugent que 1,200 tonneaux.

" (iv) Que dans les gros temps, soit en été ou en hiver, bien que ce soit plus fréquent en hiver, même sur les meilleurs navires, le bétail est toujours exposé à des souffrances et quelquefois à des pertes sérieuses ; mais que, avec un abri, une ventilation, un espace et des équipements suffisants, un bon arrimage, de bons soins et une navigation habile, la moyenne de pertes et de souffrances peut être diminuée davantage."

Le commerce de bétail entre le Canada et le Royaume-Uni est devenu très important, et constitue un facteur notable dans les exportations de notre pays, comme en font foi les données suivantes: le chiffre des exportations, qui était de 7,639 têtes de bétail en 1877, s'est élevé à 83,588 en 1889, à 121,309 en 1890, et à 112,397 en 1891. Sur ce dernier chiffre, 3,088 têtes de bétail ont été exportées de Montréal aux Etats-Unis et de là expédiées en Angleterre. Quoique formant partie du total des exportations du Canada, ils n'ont pas été inspectés par des fonctionnaires canadiens avant de quitter Montréal, et étant expédiés de ports américains ils seront probablement sur la liste au port de débarquement dans la Grande-Bretagne. On voit donc que 109,309 têtes de bétail ont été expédiées directement de Montréal à des ports du Royaume-Uni en 1891. Le rapport de la commission des conseils de commerce et d'agriculture fait observer que les progrès du commerce canadien ont été, pendant la même période, moins sujet aux fluctuations que celui du commerce des Etats-Unis; les accroissements ont été plus réguliers d'année en année, tout en accusant un développement considérable.

Dans le but d'encourager ce commerce, autant que la chose peut se faire au moyen de la législation, et faire disparaître les causes qui pourraient amener la perte, le dommage ou le mauvais traitement du bétail ou des bouviers à bord des bâtiments, un acte (54-55 Vict., ch. 36) intitulé: "Acte concernant l'expédition du bétail" a été sanctionné pendant la dernière session. Une copie de cet acte est publiée dans une annexe du présent rapport.

En conséquence du pouvoir conféré au gouverneur général en conseil par le 3e article de cette loi, des règlements ont été établis pour l'équipement et l'inspection des navires qui font le commerce transatlantique du bétail. Ces règlements sont publiés dans une annexe du présent rapport.

L'article 4e de l'acte pourvoit à la nomination de deux inspecteurs. Sous l'empire de ce pouvoir, deux inspecteurs ont été nommés au port de Montréal; ils sont rénumérés à même les honoraires perçus sur le bétail expédié, à raison de 2 centins par tête, jusqu'à la concurrence de $1,000 chacun par année; ils ont aussi un bureau et les faux frais de leur charge.

Le 24 octobre 1891, MM. George H. Pope et E. Baker Morgan furent constitués inspecteurs. Il leur fut donné provisoirement un bureau dans la bâtisse occupée par l'inspecteur des bateaux à vapeur à Montréal; ils en auront un autre à l'ouverture de la navigation.

Le rapport suivant des inspecteurs fait connaître le nombre de navires équipés et inspectés en vertu des règlements, le nombre des bestiaux expédiés de Montréal et leurs pertes, depuis le 1er novembre, jour ou l'acte est entré en vigueur, jusqu'au 21 novembre, où les expéditions de bétail prirent fin. On remarquera que les pertes ont été très faibles, et on en conclura que l'inspection des exportateurs a déjà fait du bien au commerce du bétail.

Memo. des expéditions de bétail du port de Montréal, du 1er au 21 novembre 1891, inspectées par Geo. H. Pope et E. B. Morgan.

1891.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bêtes à cornes. Expédiées.	Bêtes à cornes. Perdues.	Honoraires perçus.	Observations.
						$ cts.	
4 Nov.	Norwegian... ...	Glasgow.........	....	364	....	7 28	
4 do	Mongolian........	Londres..........	75	405	2	8 10	
4 do	Lake Huron.....	Liverpool..	....	131	7	2 62	
5 do	Texas	do	......	241	10	4 82	Pas très sûr. La ligne Dominion ne tient pas de compte ici.
5 do	Concordia........	Aberdeen.......	....	254	3	5 08	
5 do	Cynthiana........	do	100	651	....	13 02	
5 do	Fremona........	Dundee..........	....	457	.. ....	9 14	
6 do	Grimm.	Aberdeen........	....	509	....	10 18	
7 do	Dracona........	do	....	323	....	6 46	
7 do	Sarnia........ ...	Liverpool..	....	127	....	2 54	Pas de rapport.
7 do	Colina.......	Glasgow..........	.. .	195	... ..	3 90	
12 do	Sarmatian........	do	....	394	....	7 88	
12 do	Lake Nepigon ...	Liverpool.......	....	56	....	1 12	
12 do	Monte Videan....	Londres.....	381	186	....	3 72	
12 do	Gerona....	Dundee...... ...	....	776	....	15 52	
12 do	Alcedes.	Glasgow........	....	241	....	4 82	
14 do	Labrador.........	Liverpool... ..	....	170	.. ..	3 40	Pas de rapport.
14 do	Steinhoft........	Aberdeen.......	....	484	1	9 68	
16 do	Kehrweider..... ..	Dundee..........	....	479	.. ..	9 58	Pas arrivé.
17 do	Corean.....	Glasgow..... ..	....	460	....	9 20	
18 do	Lake Ontario.....	Liverpool...... ..	....	43	....	0 86	Pas rapporté.
18 do	Rosarian........	Londres....	300	203	....	4 06	Perdu 2 moutons.
19 do	Dominion.	Liverpool..	....	506	....	10 12	
19 do	Scandinavian......	Glasgow..........	....	379	....	7 58	
19 do	Storm King......	do	....	250	....	5 00	
21 do	Lake Winnipeg...	Liverpool..	101	184	....	3 68	
			957	8,468	23	169 36	

GEO. H. POPE.

PIGEONS MESSAGERS ENTRE L'ILE DE SABLE ET HALIFAX.

En consultant le rapport de l'année dernière, on verra que le ministère de la marine s'est intéressé à la question de créer, entre l'île de Sable ou des endroits dangereux sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et Halifax, un service de messages par le moyen de pigeons domestiques entraînés. Un colombier a été équipé à cet effet, et un naturaliste d'expérience a été chargé, moyennant une rétribution de $100 par année, d'entraîner les jeunes pigeons èt d'en surveiller l'élevage. Un attaché du ministère à l'agence d'Halifax a été employé à les nourrir et à en prendre soin. Le major général Cameron, de Kingston, qui a beaucoup étudié la question des pigeons messagers et leur entraînement pour des fins pratiques, a été prié par le ministère de visiter Halifax au mois d'août dernier et de faire un rapport sur les progrès de l'établissement. Son rapport sera publié dans le supplément.

COMMISSAIRES DE PILOTAGE.

Les relevés annuels des commissaires de pilotage sont publiés au supplément. La question des droits de pilotage imposés aux navires qui entrent dans des ports où il n'y a pas de commissaires ou qui en sortent est en ce moment à l'étude, dans le but de faire quelques changements aux sommes payées aux pilotes. Le ministère s'occupe aussi du pilotage obligatoire en rapport avec les règlements du "pavillon blanc," mais on n'a encore rien fait pour modifier les règlements actuels.

CAPITAINES DE PORTS ET MAITRES DE HAVRES.

Les relevés annuels des capitaines de ports seront publiés dans le supplément, ainsi que les relevés des maîtres de havres pour l'année 1891.

AMÉLIORATIONS SUR LA RIVIÈRE FRASER.

Depuis quelques années le gouvernement fédéral s'est employé à améliorer l'entrée de la rivière Fraser en construisant des pilotis, etc., pour retenir le courant dans un seul grand chenal du delta, croyant qu'il s'approfondirait lui-même, comme cela s'est fait à l'embouchure du Mississipi. Ce travail est d'une importance vitale pour New-Westminster, et la chambre de commerce de cette ville s'est activement appliquée à le pousser en tenant constamment sous les yeux du public les besoins de la marine locale. En rapport avec le même travail, notre ministère entretient les bouées, il a fait faire une étude hydrographique spéciale et a publié une carte qui fait voir les derniers sondages exécutés à l'entrée de la rivière. Malgré tout cela, la chambre de commerce de New-Westminster, dans son huitième rapport annuel publié l'année dernière, a cru devoir blâmer le ministère et accuser indirectement nos officiers d'avoir fait de fausses représentations et négligé ses intérêts. Il est dit dans ce rapport que le capitaine Lewis, agent de notre ministère, avait refusé, au mois de février 1888, de poser des bouées-espars dès qu'il en avait été prié, et avait aussi publié qu'un navire tirant plus de 17 pieds d'eau ne pourrait pas remonter la rivière. Des investigations faites à ce sujet ont établi que le capitaine Lewis a posé les bouées aussitôt qu'il en a reçu l'ordre officiel, et que ce qu'il avait publié au sujet de la Fraser était basé sur la carte la plus récente de cette rivière.

En conséquence des représentations de la chambre de commerce, le capitaine Lewis reçut instruction de vérifier la profondeur de l'eau dans la rivière ; il constata 12 pieds à eau basse des grandes marées, même en certains endroits 8 pieds seulement.

On s'est plaint aussi d'une carte publiée par notre ministère à la suite des études hydrographiques faites par le ministère des travaux publics en 1888. Cette carte soulevait tant d'objections parce qu'on y avait inséré une ligne centrale de 3 brasses et parce que les sondages faits en amont de Sand-Heads y avaient été copiés sur la vieille carte de l'Amirauté, qu'elle fut retirée, et une nouvelle levée hydrographique fut faite jusqu'à un endroit en amont de New-Westminster. Comme il est dit dans une autre partie du présent rapport, une nouvelle carte basée sur cette étude a été publiée et corrigée depuis ; je crois quelle donne satisfaction.

Il est évident à en juger par les changements rapides que des sondages répétés font constater dans la profondeur de l'eau sur des points importants de la rivière Fraser, qu'une carte permanente ne pourra pas être publiée d'ici à quelques années, car les sondages changent d'une saison à l'autre.

LÉGISLATION.

"ACTE CONCERNANT L'INSPECTION DES NAVIRES."

L'acte d'inspection des bateaux à vapeur prescrit que les bateaux à vapeur sont obligés de faire inspecter leurs machines, chaudières, coques et équipements. Depuis quelques années le ministère a étudié la question de faire inspecter les navires à

voiles. On a constaté que des vies et des propriétés ont été exposées au danger par l'équipement insuffisant et l'innavigabilité de plusieurs navires non classés. Comme résultat des investigations faites à ce sujet, le parlement a adopté, au cours de sa dernière session, un acte intitulé : " Acte concernant l'inspection des navires." Il y est prescrit que le dit acte sera mis à effet le jour que fixera une proclamation du gouverneur général en conseil, dans tout endroit ou dans toutes localités, ou dans les circonscriptions du Canada qui seront désignés par la dite proclamation.

Une copie de l'acte d'inspection sera publiée dans le supplément du présent rapport.

Le gouvernement des Etats-Unis a étudié un projet de loi pourvoyant à l'inspection des navires à voiles et à la mise à effet de certaines recommandations faites par les délégués des Etats-Unis à la conférence maritime internationale. L'extrait suivant est pris du N° 49 des *Mis. Doc.* du Sénat des Etats-Unis, 52e congrès, pp. 5 et 6.

" Article 16. Ce qui suit s'applique aussi à l'article 1 du présent bill. L'article 16 prescrit l'inspection annuelle des bâtiments à voiles et des barges, en outre des steamers. Il ne devrait pas y avoir plus d'objection à l'inspection annuelle des coques des navires à voiles qu'à celle des steamers, car les raisons qui motivent l'inspection des premiers sont plus nombreuses et plus urgentes que pour les derniers. Les steamers sont employés au trafic local, ils sont souvent dans le port et hors du port, et s'il arrive un accident à leur coque ou si quelques-unes de leurs parties se détériorent, les agents en auront bien plus probablement connaissance que dans le cas des navires à voiles. Malgré cela cependant, et malgré que les assureurs aient la surveillance des steamers, les coques et équipements de ces derniers doivent être soumis à une inspection annuelle par des employés du gouvernement. Les navires sont classés par les assureurs jusqu'à treize ans ou plus, et pour maintenir cette classe ils doivent être examinés à la fin des sept premières années et soumis à des inspections de temps en temps, *pas plus souvent* que tous les deux ans. Tel est le règlement des assureurs, mais rien n'assure que les navires soient ainsi inspectés, qu'il y a des navires qui sont fatigués ou avariés et dont les propriétaires ou capitaines cachent la condition aux assureurs, afin d'éviter les frais de les mettre en bon état. Quelle stricte surveillance les assureurs exercent sur la condition et la navigabilité des navires à voiles, on en a un exemple frappant dans les navires pourris qui sont échoués sous les yeux du service de sauvetage. Les archives de ce service font voir des cas où, dans l'espace d'une heure, ou avant que le corps de sauvetage ait eu le temps de transporter la chaloupe à la courte distance qui séparait la station du navire échoué, celui-ci s'était brisé en pièces et avait fendu.

En réponse à une lettre qui lui demandait son opinion sur la matière, la chambre de commerce de Chicago écrit par son secrétaire, M. George F. Stone :

" Soutenir par des arguments la proposition que des navires à voiles devraient être aussi rigoureusement inspectés que le sont les navires à vapeur, sous le double rapport de la construction et de l'équipement, serait, il me semble, une surérogation. La proposition est axiomatique et comporte avec elle le reproche que les autorités fédérales n'ont pas jusqu'ici insisté à ce que les navires à voiles soient parfaitement inspectés sous tous rapports, surtout si l'on songe à la terrible série de désastres qui sont arrivés à ces bâtiments comparativement aux navires à vapeur. De vastes intérêts mercantiles et un juste souci de la vie humaine s'unissent pour demander au gouvernement national l'urgence de se rendre immédiatement aux recommandations de la conférence. Une concurrence intense dans le commerce de transport par eau a fréquemment pour résultat d'amener le surchargement et d'employer au service des navires peu sûrs à la mer et qui ont un équipement insuffisant. Et puis, les capitaines de navires luttant entre eux à faire des voyages rapides fatigant outre mesure coques, voiles et grément, et finissant par amener des pertes épouvantables qu'une inspection rigoureuse aurait pu prévenir. Il est indéniablement vrai que, avec le

mode actuel, les compagnies d'assurance sont obligées de prendre des risques hors de proportion avec la prime reçue, et sont ainsi trompées.

" L'inspection que font les assureurs a pour but de protéger les risques qu'ils prennent sur le navire et sa cargaison. S'ils n'ont pas de risques sur un navire, il s'en suit naturellement qu'ils n'ont pas à s'occuper de sa navigabilité. L'inspection annuelle par des employés du gouvernement a pour objet de protéger la vie de ceux qui sont à bord, qu'ils soient assurés ou non. Le matelot n'a aucun moyen de connaître la condition du navire à bord duquel il s'embarque, et souvent même il ne connaît pas le port de destination que plusieurs jours après le départ. Les officiers récemment employés ne connaissent pas davantage la condition du navire. Nombre de navires ont été retardés ou sont revenus au port parce que leur équipage refusait d'aller plus loin, après avoir découvert l'innavigabilité de ces navires. Ces retards, qui occasionnent toujours de grandes dépenses, seraient évités ou diminués si le patron avait un certificat constatant que le navire a été inspecté depuis moins d'un an."

Au cours de sa dernière session le parlement a fait une loi intitulée: " Acte concernant l'inspection du bétail," dont il a été question dans le présent rapport sous le titre *Inspection des expéditions de bétail exporté du Canada.*

Pendant la même session, l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur a été modifié quant à l'expression " passager," qui signifie maintenant " toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et les hommes d'équipage, et le propriétaire, sa famille et ses serviteurs." L'expression " ministre " signifie le " ministre de la marine et des pêcheries." Il a aussi été fait une modification qui autorise le président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur à approuver les examens de mécaniciens faits par les inspecteurs lorsque le conseil ne siège pas.

Des modifications ont aussi été faites, au mois d'août dernier, à l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires. On les trouvera dans le présent rapport sous le titre *Certificats pour la navigation à l'intérieur et le cabotage.*

Les actes suivants ont encore été adoptés au cours de la session de 1891 :—

" Acte concernant les havres, quais et brise-lames de l'Etat." Le chapitre quatre-vingt quatre des Statuts revisés a été modifié en y ajoutant l'article suivant immédiatement après l'article quatre :—

" *4a.* Tous droits et péages payables en vertu du présent acte ou de quelque règle ou règlement fait sous son empire constitueront une dette due et payable à Sa Majesté, conjointement et solidairement par le propriétaire des effets, denrées et marchandises à l'égard desquels ces droits et péages sont payables, et le consignataire ou la personne à qui ces effets, denrées ou marchandises sont livrés ou qui en a la charge—ou, dans le cas d'une personne qui se sert d'un havre, quai, jetée ou brise-lames, par cette personne,—et dans le cas d'un navire, conjointement par le propriétaire, le capitaine, et l'agent de ce navire ; et cette dette pourra en tout temps être recouvrée avec dépens par-devant toute cour de juridiction compétente.

" Acte concernant les lignes de pont et de charge." Cet acte n'a pas reçu la sanction de Sa Majesté, et par suite n'est pas devenu loi. On trouvera dans le présent rapport, sous le titre *Marine Marchande*, des explications au sujet de la législation concernant les lignes de charge.

" Acte modifiant le chapitre soixante-dix-sept des Statuts revisés, concernant la sûreté des navires." L'article 19*a*, ajouté immédiatement après l'article 19, prescrit que toute personne qui, sciemment, expédiera ou tentera d'expédier, transportera ou

tentera de transporter, sur un navire transportant des passagers d'un port à l'autre en Canada, ou entre un port et un autre en Canada, des matières explosives dangegereuses, sera coupable de délit et passible d'une amende ou d'un emprisonnement.

De la poudre à tirer en quantité suffisante pour faire les signaux nécessaires durant tout un voyage pourra être emmagasinée ou portée dans un endroit qui sera approuvé par un inspecteur de bateaux à vapeur.

Le ministre de la marine et des pêcheries pourra permettre à un navire faisant le transport du fret et qui transporte incidemment des passagers, de transporter des matières explosives s'il est spécialement aménagé à cette fin ; s'il ne l'est pas, l'article lui sera appliqué tout comme si le permis n'avait pas été accordé.

" Acte modifiant les actes concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse." Cet acte décrète que les commissaires du havre de Pictou sont constitués en corporation et pourront, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, acquérir et posséder les terrains, etc., définis à l'article treize de l'acte 36 Vict., ch. 63, qu'ils jugeront nécessaires pour l'entretien et l'amélioration du havre.

Le ministre de la marine et des pêcheries, sur la requête des commissaires et avec l'approbation du gouverneur en conseil, pourra exproprier ces terrains en vertu des dispositions de l'acte des expropriations.

Les terrains ainsi expropriés pourront être transférés par la couronne à la dite corporation, sur remboursement de tous dommages, intérêts, frais et dépens encourus par la couronne.

Le ministre ne commencera aucune procédure avant que la corporation n'ait déposé entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme suffisante pour couvrir toutes les réclamations contre la couronne par suite d'une expropriation.

Les commissaires du havre pourront emprunter, pour exécuter les améliorations, une somme d'argent n'excédant pas $4,000 ; et pour le remboursement de l'emprunt ils pourront hypothéquer les propriétés foncières, les travaux, péages et revenus du dit havre.

Toute propriété acquise et possédée par la corporation sera tenue en fidéicommis pour toutes fins pour lesquelles la dite corporation est créée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine.

MINISTÈRE DE LA MARINE,
OTTAWA, 1er décembre 1891.

ANNEXE No 1.

ÉTAT des dépenses du ministère de la marine pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.

Service.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Océan et rivières—		
Entretien et réparation des steamers féderaux	111,437 03	
Construction du steamer *Quadra*	54,773 37	
Examens des capitaines et seconds	4,255 24	
Enquêtes sur naufrages, etc.	1,172 77	
Enregistrement des navires canadiens	1,207 07	
Enlèvement d'obstacles, rivières navigables	3,633 65	
Récompenses pour sauvetage de vies, etc	4,952 20	
Observations des marées	1,654 96	
Enquête sur l'exportation du bétail	520 85	
Service postal d'hiver	7,012 70	
Gratifications	1,025 00	
Police de rade, Montréal	573 80	
do Québec	7,299 85	
		199,518 49
Phares et côtes—		
Appointements et allocations de gardiens de phares	186,094 43	
Agences, loyers et faux frais	17,653 31	
Entretien et réparations	251,506 69	
Construction de phares, etc	32,241 77	
Service de signaux	4,700 79	
		492,196 99
Institutions scientifiques—		
Service météorologique	57,181 93	
Observatoire, Kingston	500 00	
do Montréal	500 00	
do Toronto	4,275 17	
		62,457 10
Hôpitaux de la marine—		
Hôpital de la marine et des immigrants, Québec	751 75	
do Sainte-Catherine	500 00	
do et des marins invalides	30,063 39	
Marins naufragés et dénués de ressources	3,839 98	
		35,155 12
Inspection des bateaux à vapeur		22,183 76
Levée hydrographique de la baie Georgienne		17,677 51
do Burrard-Inlet		1,690 12
Gouvernement civil, appointements du personnel, y compris le ministre		35,764 99
do dépenses imprévues		7,488 68
		874,132 76

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No 2.

ÉTAT des recettes du ministère de la marine pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.

Service.	Montant.
	$ cts.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, $160.75 ; divers, $4,313.34)	4,474 09
Service postal des caps	421 98
Steamers fédéraux	15,589 04
Examens des capitaines et seconds	2,586 00
Amendes et confiscations	129 65
Havres, jetées et quais	6,999 04
Améliorations des ports	9 35
Droits de police de ports	7,649 19
Service de phares et de côtes	915 00
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur	754 00
Inspection des bateaux à vapeur	20,890 72
Caisse des marins malades	43,830 98
	104,249 04
MOINS—Montant remboursé, contributions de marins malades payées deux foïs à la Baie Glacée	1 30
	104,247 74

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No 3.

État des droits perçus sur les marins malades, pour l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Québec.	$ cts.	*Nouvelle-Ecosse*—Fin.	$ cts.
Gaspé	65 92	Report	933 02
Montréal	3,631 20		
New-Carlisle	290 96	Digby	171 66
Percé	61 30	Guysboro'	37 72
Québec	7,107 40	Halifax	6,627 60
Rimouski	152 44	Kentville	30 56
Saint-Armand	1 92	Liverpool	82 28
Saint-Jean	1,348 32	Lockeport	36 96
Sorel	71 58	Lunenburg	395 42
Stanstead	23 85	Magaretsville	12 36
Trois-Rivières	190 13	Sydney-Nord	1,057 30
		Parrsboro'	844 60
Total	12,945 02	Pictou	511 90
		Port-Hawkesbury	96 28
		Port-Medway	61 82
Nouveau-Brunswick.		Shelburne	41 32
		Sydney	2,821 46
Bathurst	203 36	Truro	4 58
Chatham	1,228 28	Weymouth	143 90
Dalhousie	491 94	Windsor	1,050 18
Dorchester	32 94	Yarmouth	428 32
Moncton	644 52		
Newcastle	722 36	Total	15,389 24
Sackville	313 94		
Saint-André	142 58		
Saint-Jean	5,027 74	*Colombie-Britannique.*	
Saint-Stephen	91 82		
		Nanaïmo	3,323 78
Total	8,899 48	New-Westminster	59 78
		Vancouver	1,383 48
		Victoria	1,382 64
Nouvelle-Ecosse.			
		Total	6,149 68
Amherst	672 76		
Annapolis	130 38		
Arichat	95 02	*Ile du Prince-Edouard.*	
Baddeck	18 94		
Barrington	13 48	Charlottetown	379 72
Bridgetown	2 44	Summerside	67 84
A reporter	933 02	Total	447 56

RÉCAPITULATION.

Québec	$ 12,945 02
Nouveau-Brunswick	8,899 48
Nouvelle-Ecosse	15,389 24
Colombie-Britannique	6,149 68
Ile du Prince-Edouard	447 56
	$ 43,830 98
Moins—Montant payé en plus et remboursé	1 30
	$ 43,829 68

F. Gourdeau,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

ANNEXE No 4.

RAPPORT SUR LE SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le vingt-unième rapport sur le service météorologique, couvrant la période comprise entre le premier octobre 1890 et le 30 octobre 1891.

Depuis la date de mon dernier rapport les stations suivantes ont été ajoutées à la liste:—

Ontario.

Classe II—
Cook's Mills, Algoma.....Rév. R. Sims.
Sudbury.....Agent du ch. de fer du P. C.
Minden (continué).....M. Brown.
Collingwood.....A. R. Stephen, M.D.
Oshawa.....C. F. Nicholson.

Classe III—
Glastonbury.....N. E. Ruttan.
Lac Talon.....W. T. Gale.
Huntsville.....C. A. Wattson.
Acton.....J. V. Kannawin.
Cayuga.....Rév. P. Bardon.
Barrie.....J. J. Gillem.
Mount-Forest.....W. E. Brooks.

Manitoba.

Classe II—
Gladstone.....David Rintoul.
Elkhorn.....R. S. Mowat.
Killarney.....J. L. Stuart.

Territoires du Nord-Ouest.

Classe I—
Battleford.....L. P. O. Noel.

Classe II—
Lethbridge.....H. Pace.

Colombie-Britannique.

Classe I—
Carmanah.....W. P. Daykin.

Classe II—
Kamloops.....E. H. Jones.
Kermeos..... E. B. Webster.
Donald.....H. Redgrave.
Lac Griffin.....Agent du ch. de fer du P. C.

Bermudes.

Classe I.—

Prospect..J. R. Murray, M.D.

Les enregistreurs du soleil ont été fournis et fonctionnent maintenant à la station principale à Esquimault, C.-B., et aux stations des fermes expérimentales à Agassiz, C.-B., à Indian-Head, T. N.-O., et à Brandon, Manitoba. On a aussi fourni des instruments aux différentes stations du Canada, qui n'ont jusqu'à présent envoyé aucun rapport.

Les stations suivantes ont discontinué d'envoyer des rapports pour les raisons assignées :—

Québec, classe I.—

Cranbourne et Huntingdon, la première à cause de la mort de M. W. P. Cassidy, et la seconde à cause de l'âge avancé de l'observateur, le docteur Shirriff, à qui il est impossible de remplir ses fonctions. Deux précieuses séries d'observations ont été le résultat de la prompte et intelligente attention que ces deux messieurs ont porté à ces travaux, qui se sont continués volontairement à Cranbourne pendant seize ans et à Huntingdon pendant vingt-deux ans.

Il y a eu aussi quelques changements parmi les observateurs depuis le dernier rapport, parmi lesquels je regrette d'avoir à enregistrer les décès suivants : Mademoiselle Jessie W. Whiteway, de la station de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, au lac Abitibi; W. J. McKeen, agent de signaux d'alarme à Port-Hastings; et George Hutchison, de la station principale à Saint-Jean, N.-B.

Les personnes suivantes ont aussi quitté le service : MM. Wolverton, de la station principale de Woodstock, qui résigna la présidence du collège de Woodstock, et qui fut remplacé par W. H. Huston; MM. H. S. Cayley et J. Ewart, qui furent remplacés par MM. Thomas O'Brien et J. K. Drinnan, aux stations de télégraphe de Calgary et de Medicine-Hat, T. N.-O., respectivement; et M. F. Reynolds, qui a quitté Cobourg, Ont., et fut remplacé par H. B. Crusoe à la station de signaux d'alarme à cet endroit. Le premier et le dernier de ces messieurs ont été au service pendant de nombreuses années, et l'on se rappellera longtemps de leur zèle et de leur soin.

Les observateurs de l'Ontario, sous la direction du département de l'agriculture, et ceux du Manitoba, sous la direction du même département, portent toujours le plus grand intérêt à leurs opérations, cherchant volontairement dans bien des cas à étendre le champ de leurs opérations et se chargeant de la responsabilité de trois observations quotidiennes.

Les stations aux fermes expérimentales n'ont pas en somme réussi dans leurs fonctions météorologiques aussi bien qu'on aurait pu le désirer; ceci s'applique particulièrement à Nappan, N.-E. Les opérations réellement excellentes faites à Ottawa et à Brandon, rendent encore plus frappant le contraste de l'insuccès des autres stations.

Quant aux stations sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, il faut dire que tout en appréciant pleinement les renseignements précieux et extrêmement intéressants recueillis dans les relevés fournis par les agents de ce chemin de fer, les changements fréquents des agents dans les diverses stations augmentent considérablement le service d'instruction et de contrôle, et rendent très nécessaire l'inspection périodique.

SERVICE DES SIGNAUX D'ALARME.

Plusieurs fortes tempêtes ont eu lieu au Canada depuis la publication du dernier rapport, et dans chaque cas on en a donné avis; quelques-unes des plus remarquables sont les suivantes :—

Dans le cours de la soirée et de la nuit du 13 octobre 1890, comme une importante perturbation se produisait dans la région des lacs, un vent violent souffla dans toutes les localités. Port-Arthur fait rapport d'un vent furieux, le brise-lames fut

endommagé, l'avis fut reçu à temps et tous les navires prirent des précautions. Les premiers avis de cette tempête furent expédiés à 10.10 a.m., le 12.

Une très forte tempête passa sur les districts du golfe et de l'océan entre la nuit du 17 octobre 1890 et le jour suivant. Le steamer *Yarmouth* éprouva un gros coup de vent dans la baie de Fundy. L'agent à la Petite baie Glacée dit que c'est la plus forte et la plus sérieuse tempête qui ait eu lieu sur la côte depuis des années, le steamer fédéral *Napoléon III* et la goélette *G. H. Tupper* ont été tous deux jetés à la côte. Sydney dit que c'était une très forte tempête régulièrement annoncée. L'île Sambro a enregistré une vitesse de vent d'est de 47 milles à l'heure.

Des avis d'un fort vent d'est furent expédiés à 10.20 a.m., le 17, dans tout l'est du Canada.

Le 1er décembre 1890, une très forte tempête traversa les provinces maritimes et Terreneuve. On a rapporté que cette tempête avait passé le jour précédent par les îles des Bermudes en y faisant de grands dommages. Le long de notre côte sur l'Atlantique et dans le golfe, le vent dans bien des endroits prit la force d'un ouragan. L'île Sambo enregistra 72 milles à l'heure venant du nord, et la Pierre-à-Meule 69 milles à l'heure; on dit que plus de 40 navires ont fait naufrage. A Saint-Pierre et Miquelon seuls, 13 navires ont été jetés à la côte. Des signaux-avertisseurs ont été déployés le long de notre côte de l'Atlantique depuis le matin du 30 novembre.

Durant la soirée et la nuit du 12 janvier 1891, un très gros vent du sud et de l'ouest souffla dans les provinces maritimes accompagné d'une marée extraordinairement haute. La Pointe Lepréau dit que c'est la plus haute marée enregistrée. St. Andrews fait rapport d'une très haute marée le 12; dommages faits aux quais, caves inondées. Les premiers avis de cette tempête furent expédiés à 4.20 p.m., le 11.

Dans la nuit du 12 mars 1891, une perturbation se développa avec grande rapidité sur une ligne de basse pression qui s'étendait depuis le golfe du Mexique jusqu'au Maryland. Elle alla d'abord vers le nord et le nord-ouest jusqu'au lac Erié, et ensuite vers le nord-est en suivant la vallée du Saint-Laurent, atteignant son maximum dans la soirée du 13, lorsqu'elle se trouvait dans la vallée de l'Ottawa, baromètre réduit au niveau de la mer à Rockliffe, 28.98 pouces. Le vent d'ouest qui l'accompagnait a été très violent dans l'Ontario et dans certaines parties de Québec, mais dans les provinces maritimes la tempête en général a été modérée. On a ordonné de déployer les signaux dans les stations océaniques à 9.25 p.m., le 13, trop tard pour être utiles dans la baie de Fundy.

Dans la soirée du 7 septembre 1891, une tempête de grande importance, un ouragan des Antilles s'avança vers la côte de la Nouvelle-Ecosse en venant de l'Atlantique. Cette tempête remonta l'Atlantique à une grande distance de la côte américaine et ne donna pratiquement aucun avertissement de son approche. Elle causa, dans les provinces maritimes, durant la soirée et la nuit du 7, un vent désastreux du sud-est tournant au sud-ouest, accompagné d'une pluie abondante; plus de quatre pouces ayant été enregistrés à quelques endroits. Il y eut beaucoup de dommages sur terre et sur mer, les flottes de pêche souffrirent beaucoup, et plusieurs vies furent perdues. On ne hissa que des cones-avertisseurs pour cette tempête, et l'on donna l'ordre à 4 p.m., le 7.

Octobre 1891 a été remarquable par le nombre de fortes tempêtes qui ont remonté l'Atlantique. Non moins de cinq profondes perturbations se sont produites sur ou près des provinces maritimes, et chaque fois des vents dangereux ont soufflé presque partout. Des avis de ces tempêtes ont été donnés, et dans presque tous les cas ont été reçus en temps utile.

Le seul vent violent sur les lacs en octobre 1891 souffla de l'ouest durant la soirée et la nuit du 31, causé par une perturbation modérément profonde considérée au point de vue d'un important système de haute température. Des avis de cette tempête furent donnés à toutes les stations des lacs dans la journée du 30.

De nouvelles stations de signaux d'alarme ont été établies à Louisbourg, C.-B., à Port-Hood, N.-E., à Tignish, I. P.-E., et à Paspébiac, P.Q.

TABLEAU N° 1.

Le tableau suivant donne le nombre total des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont justifiés.

Année.	Nombre distribués.	Nombre réalisés.	Proportion des réalisations.
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889	1,126	926	81·3
1890	1,199	987	82·3
1891 (10 mois, 1er janvier au 31 octobre)	669	540	80·7

PRONOSTICS DE LA TEMPÉRATURE.

La distribution des pronostics de la température s'est continuée sans interruption pendant toute la période couverte par ce rapport, et ils ont été publiés dans les journeaux et dans environ quatorze cents bureaux de télégraphe dans l'Ontario, Québec, et les provinces maritimes. La publication des pronostics pour le Manitoba et l'ouest jusqu'à Qu'Appelle a commencé le 25 août et on a continué depuis sans interruption à les afficher tous les jours, excepté le dimanche, dans tous les bureaux de télégraphe de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans cette région, outre leur publication dans les journaux quotidiens.

La demande de la part de personnes de Toronto et d'autres endroits éloignés, de pronostics spéciaux, continue d'augmenter, et dans chaque cas ces pronostics ont été fournis de suite à ceux qui les demandaient.

Des indications annonçant l'approche de tempêtes de neige ont été fournies aux chemins de fer, et il est évident d'après les lettres reçues de divers surintendants qu'elles sont bien appréciées. Dans le cours de l'hiver qui approche ce service sera étendu au Manitoba et jusquà Qu'Appelle dans l'ouest.

Les signaux indicateurs de la température ont été déployés pendant l'été dernier sur tous les trains du matin dans les anciennes provinces, et il est agréable de pouvoir dire que les employés des trains ont apporté beaucoup plus de soins à changer les signaux, bien qu'on ait rapporté quelques cas où l'on avait laissé les signaux pendant plus d'une journée. Dans chaque cas les surintendants, qui continuent à manifester un grand intérêt à ce service, ont promptement remédié à la négligence des délinquants.

Le tableau suivant (n° 2) indique les avertissements donnés et la proportion de ceux qui ont été justifiés dans chaque district, pour chaque mois et pendant toute la période:—

TABLEAU N° II.

NOMBRE de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, depuis octobre 1890 jusqu'à octobre 1891, inclusivement.

Mois.	Manitoba. Nombre de prédict.	Manitoba. Réalisées. En entier.	Manitoba. Réalisées. En partie.	Manitoba. Réalisées. Non réalis.	Manitoba. Réalisées. Proport. des vérificat.	Bas du lac Régina. Nombre de prédictions.	Bas du lac Régina. Réalisées. Réalisées en entier.	Bas du lac Régina. Réalisées. En partie.	Bas du lac Régina. Réalisées. Non réalis.	Bas du lac Régina. Réalisées. Proport. des vérificat.	Haut du Saint-Laurent. Nombre de prédictions.	Haut du Saint-Laurent. Réalisées. Réalisées en entier.	Haut du Saint-Laurent. Réalisées. En partie.	Haut du Saint-Laurent. Réalisées. Non réalis.	Haut du Saint-Laurent. Réalisées. Proport. des vérificat.
Octobre..	...	...	..	.	....	113	85	20	8	84·1	103	85	12	6	88·3
Novembre. ...	...	...	..	..	.. .	108	78	19	11	81·0	107	76	23	8	81·8
Décembre......	...	...	..	..	...	126	94	17	15	81·3	118	88	15	15	80·9
Janvier	...	...	..	..	....	108	71	22	15	75·9	96	61	18	17	72·9
Février........	...	...	..	..	...	105	79	16	10	82·9	100	76	13	11	82·5
Mars..	...	...	..	..	....	112	80	20	12	80·4	103	79	12	12	82·5
Avril.........	...	...	..	..	...	116	82	21	13	79·7	105	73	21	11	79·5
Mai	...	...	..	..	...	120	95	17	8	86·3	115	91	18	6	87·0
Juin	...	...	..	..	....	116	94	15	7	87·5	108	89	7	12	85·6
Juillet	...	...	..	..	...	111	94	10	7	89·2	101	78	18	5	86·1
Août.........	96	78	11	7	87·0	105	89	10	6	89·5	97	75	17	5	86·1
Septembre	97	84	4	9	88·7	113	86	14	13	82·3	108	87	9	12	84·7
Octobre........	103	78	17	8	84·0	118	94	9	15	83·5	107	81	14	12	82·2
	296	240	32	24	86·2	1471	1121	210	140	83·5	1368	1039	197	132	83·2

Mois.	Bas du Saint-Laurent. Nombre de prédictions.	Bas du Saint-Laurent. Réalisées. Réalisées en entier.	Bas du Saint-Laurent. Réalisées. En partie.	Bas du Saint-Laurent. Réalisées. Non réalis.	Bas du Saint-Laurent. Réalisées. Proport. des vérificat.	Golfe. Nombre de prédictions.	Golfe. Réalisées. Réalisées en entier.	Golfe. Réalisées. En partie.	Golfe. Réalisées. Non réalis.	Golfe. Réalisées. Proport. des vérific.	Provinces maritimes. Nombre de prédictions.	Provinces maritimes. Réalisées. Réalisées en entier.	Provinces maritimes. Réalisées. En partie.	Provinces maritimes. Réalisées. Non réalis.	Provinces maritimes. Réalisées. Proport. des vérificat.	Total. Nombre de prédictions.	Total. Réalisées. Réalisées en entier.	Total. Réalisées. Réalisées en partie.	Total. Réalisées. Non réalis.	Total. Réalisées. Proport. des vérificat.
Octobre..	102	80	13	9	84·8	99	73	11	15	79·3	103	69	18	16	75·7	520	392	74	54	82·5
Novembre. ...	101	75	15	11	81·7	96	73	12	11	82·3	98	78	12	8	85·7	510	380	81	49	82·5
Décembre......	122	99	14	9	86·9	128	100	16	12	84·4	126	105	11	10	87·7	620	486	73	61	84·3
Janvier	95	68	14	13	79·0	95	76	8	11	84·2	106	65	20	21	70·8	500	341	82	77	76·4
Février........	93	72	9	12	82·3	89	61	18	10	78·7	95	75	10	10	84·2	482	363	66	53	82·2
Mars..	100	83	7	10	86·5	101	73	18	10	81·2	111	78	25	8	81·5	527	393	82	52	82·4
Avril.........	103	74	18	11	80·6	105	79	16	10	92·9	103	71	22	10	79·6	532	379	98	55	80·5
Mai	106	79	19	8	83·5	105	76	22	7	82·9	107	77	16	14	79·4	553	418	92	43	83·9
Juin	98	72	14	12	80·6	100	76	12	12	82·0	107	80	20	7	84·1	529	411	68	50	84·1
Juillet	96	79	11	6	88·0	91	72	12	7	85·7	100	74	16	10	82·0	499	397	67	35	86·3
Août.........	96	72	12	12	81·2	93	62	18	13	76·3	92	68	15	9	82·1	579	444	83	52	83·9
Septembre	103	74	12	17	77·7	105	72	16	17	76·2	108	87	9	12	80·6	634	490	64	80	82·3
Octobre........	107	84	12	11	84·1	105	84	9	12	84·3	101	76	13	12	81·7	641	497	74	70	83·3
	1322	1011	170	141	82·9	1312	977	188	147	81·6	1357	1003	207	147	81·5	7126	5391	1004	731	82·7

NOTE.—On obtient la proportion des réalisations en prenant le chiffre de celles qui se sont réalisées en entier et la moitié du chiffre de celles qui se sont en partie alisées et en la divisant par le chiffre total.

BUREAU CENTRAL.

Les changements suivants ont eu lieu dans le personnel du bureau depuis mon dernier rapport. Le lieutenant A. R. Gordon, qui a été employé pendant la plus grande partie de l'année au service de protection des pêcheries, a définitivement quitté notre service pour prendre un autre emploi au service du gouvernement. MM. R. F. Smyth, secrétaire, F. Barnard et W. A. Taylor, assistants, ont aussi quitté le service et ont été remplacés respectivement par MM. F. Payne, F. F. G. Drewitt et C. E. Tweedie. M. W. A. Bannon a aussi été nommé pour remplir la charge laissée vacante par la promotion de M. Payne.

Il faut attirer l'attention sur l'augmentation de l'ouvrage de bureau comparé aux années précédentes. A mesure qu'augmente l'intérêt de l'observateur à son travail, et à mesure qu'il cherche à en agrandir le champ, il faut consacrer plus de temps à contrôler les rapports eux-mêmes et à faire les déductions pour leur donner une valeur quelconque, parce que dans presque tous les cas l'observateur volontaire considère qu'il suffit d'inscrire simplement la lecture lorsqu'il fait l'observation. Comme les tableaux agrandis de la *Monthly Weather Review* exigent que ce travail se fasse mensuellement, il est quelquefois difficile de tenir à jour l'ouvrage courant.

L'intérêt que prend le public en général aux renseignements obtenus par les données recueillies est indiqué par le nombre croissant de demandes de corporations légales, municipales et de chemins de fer, ainsi que des particuliers. Ces demandes de renseignements imposent une forte somme d'ouvrage supplémentaire qui augmente tous les jours.

SERVICE HORAIRE.

On trouvera dans le rapport concernant l'observatoire magnétique la méthode qui préside à ce service, ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires. Le rapport concernant l'observatoire de Québec constitue l'annexe A. Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean constitue l'annexe B.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE DES ÉTATS-UNIS.

En juillet, les travaux météorologiques du service des signaux de l'armée à Washington ont été transférés au nouveau service météorologique attaché au département de l'agriculture. La coopération qui existe depuis si longtemps entre notre service et celui des Etats-Unis s'est continuée sous le nouveau régime.

OBSERVATEURS VOLONTAIRES.

Il est bon d'attirer de nouveau l'attention sur la reconnaissance que doit le Canada aux nombreux observateurs volontaires dans tout le pays avec l'aide desquels on a tout fait pour intéresser le public en général à l'étude de son climat varié ; et il est bien regrettable que le manque d'argent nous ait obligé de refuser de temps à autre de nombreuses demandes d'instruments, parce que les renseignements publiés dans notre *Monthly Weather Review* sont en grande partie fournis par des observateurs non rémunérés.

PUBLICATIONS.

Des particuliers et institutions de différentes parties du monde nous demandent fréquemment les publications de ce bureau. Il est fort à regretter que le rapport annuel du service météorologique soit si en retard : le dernier reçu est celui de 1887. Dans ces derniers temps l'impression de chaque rapport a pris plus d'un an ; aussi les rapports deviennent-ils de plus en plus arriérés. Près de 750 rapports annuels et plus de 800 exemplaires de la *Monthly Weather Review* sont distribués immédiatement après leur publication.

BIBLIOTHÈQUE.

Le nombre de publications reçues a été de 217, dont plusieurs envoyées par de nouveaux contributeurs, et la presque totalité traite d'astronomie, de météorologie et de magnétisme terrestre.

INSPECTION DES STATIONS.

Cette année 73 stations ont été inspectées. Sur ce nombre M. Payne en a inspecté 13, M. Stupart 24, et M. Webber 36.

Ces rapports constituent les annexes C, D, E, et indiquent l'état et la condition des divers endroits visités, et montrent l'absolue nécessité qu'il y a d'une inspection régulière et systématique.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

ANNEXE "C."

M. Charles Carpmael, M.A., F.R.A.S.,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les stations que j'ai inspectées durant le présent exercice :—

Collingwood, Ont., 14 mai 1891.—Observateur et agent des signaux d'alarme. On ne faisait pas d'observations, et on a rapporté que les registres antérieurs avaient été détruits dans l'incendie de l'hôtel de ville. Les instruments n'avaient pas été installés. Le sémaphore avait besoin d'être peinturé. Recommandé que cet agent soit réduit au rang d'agent des signaux seulement.

Obtenu un nouvel observateur volontaire, le Dr Stephen, qui fera des observations de température et de chute de pluie.

Owen-Sound, Ont., 15 mai 1891.—L'observateur volontaire, M. McLean, devient très vieux et craint de ne pouvoir continuer ses observations beaucoup plus longtemps. Thermomètre à minima C. 786 en mauvais ordre et renvoyé au magasin.

Presqu'Ile, Ont., 16 mai 1891.—Anémomètre et anémographe en bon état, les raccordements ont besoin d'être ajustés, la girouette électrique a besoin de légères réparations, et la plateforme devra être rendue plus rigide. Le mât des signaux est pourri au gros bout et devra être remplacé avant longtemps. Les signaux sont en bon état. mais les lampes ne fonctionnent pas d'une manière satisfaisante et auront besoin de cheminées plus courtes.

Lundy's-Lane, Niagara-sud, Ont., 25 juin 1891.—Observations bien faites, quelques légères réparations nécessaires au pluviomètre et l'abri du thermomètre devra être peinturé.

Cayuga, Ont., 26 juin 1891.—L'ancien observateur a quitté la ville. Obtenu un nouvel observateur volontaire, le rév. P. Bardon, M. A., qui fera régulièrement les observations de pluie.

Port-Dover, Ont., 27 juin 1891.—A cette station tous les thermomètres étaient en bon état, excepté le thermomètre à maxima 10066, qui, outre qu'il n'est pas convenablement suspendu, contient une petite bulle d'air dans la colonne, qui fait que l'instrument relevait 1° 5 trop haut. Le pluviomètre est usé. Le thermomètre à boule mouillée M.O. 351 a été continuellement tenu plongé dans l'eau, on a changé cela et on l'a exposé d'une manière convenable. Le sémaphore a besoin d'être peinturé. Les signaux étaient en bon état.

Chatham, Ont., 29 juin 1891.—Les rapports de cette station étaient très arriérés par suite de la presse d'autre ouvrage. L'observateur volontaire a promis de les transmettre immédiatement. Tous les instruments étaient en bon état, et l'on prenait un grand intérêt à l'ouvrage. Le pluviomètre placé ailleurs, parce qu'il était trop entouré de broussailles.

Kingsville, Ont., 30 juin 1891.—L'observateur volontaire prend beaucoup d'intérêt à son travail et fait bien ses observations. Tous les instruments étaient en bon état. L'enregistreur du soleil était ajusté à 40° au lieu de 42°, auquel chiffre on l'a réglé.

Ile Pelée, Ont., 1er juillet 1891.—L'anémographe ne fonctionnait pas, par suite du manque d'accessoires qui s'étaient perdus. Tous les instruments étaient en bon

état, et l'anémomètre, etc., étaient bien exposés sur le sommet du phare. Il faudrait un abri plus grand pour le thermomètre, parce que celui qui existe aujourd'hui ne permet pas d'y installer le thermomètre ordinaire C. 1605. Le mât des signaux est bien planté et consolidé par des tirants en fil métallique de $4\frac{7}{8}$ pouces. Les deux réflecteurs de lampes en verre sont fêlés, mais peuvent encore servir.

Sprucedale, Ont., 26 septembre 1891.—Le thermomètre était mal exposé, faisant face à l'ouest, on l'a placé à un meilleur endroit. Le thermomètre à minima 69153 était en mauvais ordre et a été réparé. L'ouvrage est bien fait par l'observateur volontaire, mademoiselle S. W. Kirkman.

Huntsville, Ont., 1er octobre 1891.—L'observateur entrait dans une nouvelle maison. On choisira un endroit bien exposé pour le pluviomètre, aussitôt que le terrain sera clôturé.

Axe-Lake, Ont., 2 octobre 1891.—Le thermomètre à minima ne fonctionnait pas et avait besoin de réparations, et pourra faire en en prenant soin, mais comme le crochet de verre au sommet du tube est brisé, il faut prendre des précautions pour l'ajustage. L'abri intérieur actuel est trop exigu pour contenir les thermomètres à maxima et à minima qui sont à présent pauvrement exposés. Les autres instruments à cette station sont en bon état.

Barrie, Ont., 5 octobre 1891.—Dans une entrevue, M. J. S. Gillan m'offrit de faire les observations à la place de l'ancien observateur, M. H. B. Spotton, M. A., qui quitte la ville, et ce sera probablement un bon observateur parce qu'il prend beaucoup d'intérêt à ce travail et qu'il fait des observations depuis plusieurs années. Je recommanderais donc de lui remettre les instruments. L'enregistreur du soleil est entre les mains de M. G. Waltie, qui s'occupe régulièrement de ces enregistrements.

Je désire attirer l'attention sur les recommandations que je faisais dans mon rapport de l'an dernier, savoir, " que le service des signaux des provinces maritimes utilise les stations déjà établies pour donner aux navigateurs et aux pêcheurs au moyen d'un simple code de pavillons, l'annonce de la direction et de la vitesse du vent," car d'après les suggestions qu'on m'a faites et d'après les réponses aux demandes de renseignements subséquentes, il paraîtrait que " la direction et la vitesse du vent ont une très grande influence en bien des endroits, et ce serait rendre un grand service à tout le monde, spécialement aux pêcheurs, que de les faire connaître d'avance."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HUGH V. PAYNE,

Inspecteur.

ANNEXE D.

M. Charles Carpmael, M. A., F.R.A.S.,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les stations que j'ai inspectées durant le dernier exercice :—

Port-Dalhousie, Ont., 13 avril 1891.—Les signaux à cette station avaient besoin de quelques légères réparations telles qu'épissures, etc., mais en somme tout était en bon état. M. Dwyer, qui était agent depuis des années, était sur le point d'être transféré à Port-Dalhousie. J'ai eu une entrevue avec M. Clark, l'agent actuel, qui s'est depuis occupé de ce travail.

Saint-Hyacinthe, Qué., 28 mai 1891.—L'observateur, messire Choquette, est le supérieur du collège. C'est un homme dévoué à la science et il désire avoir des appareils complets de météorologie. Je recommande de lui envoyer un baromètre. Il a un bon endroit pour un anémomètre, et désire vivement avoir un instrument automatique. Je désirerais beaucoup qu'on pût acquiescer à son désir, mais il faut se rappeler que le collège n'est qu'à 30 milles de Montréal. Il est probable que les observations faites à cette station seront parfaitement dignes de confiance.

Québec, Qué., 29 mai 1891.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette dans un état très peu satisfaisant, le premier étant abrité par cette dernière, et la plateforme très loin d'être rigide. Le thermomètre à boule mouillée n'est pas convenablement exposé, la boule n'étant pas couverte d'une mousseline; le pluviomètre et les thermomètres en bonne position, le baromètre Adie n° 1423 relevait ·004 plus haut que le baromètre-étalon.

Saint-Jean, N.-B. 1er juin 1891.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette dans un état absolument délabré—le premier étant tout à fait inutile. J'ai télégraphié à Toronto pour avoir de nouveaux instruments et je les ai placés en position à mon retour de Grand-Manan. Le pluviomètre est dans une très mauvaise position, mais je l'ai un peu amélioré en le plaçant au sommet de la clôture du thermomètre. Les thermomètres sont trop renfermés par des clôtures, hangars, etc., j'ai nettoyé le baromètre, un petit baromètre Green, et les comparaisons indiquaient une erreur instrumentale de + ·004.

Grand-Manan, N.-B., 5 juin 1891.—J'ai trouvé tous les instruments de cette station en bon état, excepté le thermomètre à minima, qui relevait 2° trop bas; j'ai rectifié cette erreur. Les comparaisons du baromètre accusaient une erreur instrumentale de —·004. A un endroit très exposé sur Swallow Tail Head, à environ un mille du bureau de l'agent, j'avais érigé un poteau, solidement appuyé par trois autres poteaux, pour y installer un anémomètre. Comme je n'avais pas le fil métallique nécessaire pour le raccorder à l'anémographe dans le bureau, je plaçai temporairement l'anémomètre et la girouette sur une plateforme sur le sommet du bureau, laissant des instructions complètes au sujet de son transfert sur la colline et sur la manière de faire le raccordement.

Digby, N.-E., 8 juin 1891.—Le sémaphore était dans un très mauvais endroit et devrait être placé au bout de la jetée. Pour cela, il faut obtenir la permission du département des travaux publics. Si l'on opère ce changement, il sera nécessaire d'installer une petite maison de signaux sur la jetée au pied du sémaphore. M. Turnbull ne s'occupe pas des thermomètres d'une manière tant soit peu satisfaisante, et je doute fort que les observations du pluviomètre soit plus précises.

Yarmouth, N.-E., 8 juin 1891.—Tout était en bon état ici excepté l'anémographe qui ne fonctionnait pas d'une manière satisfaisante. Comme le capitaine Murphy avait fait des arrangements pour s'absenter en congé le lendemain de mon arrivée, je lui ai simplement montré où se trouvait le défaut dans l'ajustement de ses instruments, et je suggérai certains changements dans le posage des fils conduisant à la tour de sa maison. Tous les thermomètres s'accordent et le pluviomètre est bien placé. Erreur instrumentale du baromètre ×004.

Halifax, N.-E., 10 juin 1891.—L'anémographe ne fonctionnait pas bien; j'ai eu de la difficulté à le mettre en état passable; la difficulté provient probablement des raccordements électriques défectueux, et les anciens fils ont été remplacés par de nouveaux.

Ile Sambro, N.-E., 12 juin 1891.—J'ai trouvé les instruments de l'île Sambro dans la maison de M. Allison, à Halifax; ils étaient couverts d'huile, et ayant été empaquetés dans de la laine et quelqu'autre substance fibreuse, ils étaient dans un état épouvantable; plusieurs vis manquaient. Les ayant mis en bon état, je les remportai à Sambro, les installai, et je raccordai la batterie, etc. Je suis convaincu que l'anémomètre actuel ne fonctionnera pas longtemps, et l'on devrait y envoyer un autre instrument le plus tôt possible. A Halifax je commandai des tirants à boucles pour affermir les supports, au lieu des cordes dont on se servait jusqu'à présent.

Truro, N. E., 15 juin 1891.—M. Little, l'observateur à cette station, voudrait avoir un enregistreur du soleil. Le thermomètre et les pluviomètres sont dans un bon endroit et bien exposés. La cuvette du baromètre est de quatre pieds plus basse que lorsqu'elle était dans la vieille maison sur Bible Hill. Le baromètre concordait avec le baromètre-étalon. Aucune erreur instrumentale.

Sydney, C.-B., 17 juin 1891.—Un des thermomètres de M. Hill ne fonctionnait pas d'une manière satisfaisante, il voudrait que le bureau lui en fournisse un autre; tous les autres instruments sont en bon état et sont bien placés.

Low Point, C.-B., 18 juin 1881.—J'ai trouvé l'anémomètre et la girouette sur une plateforme rigide et bien faite, mais qui est cependant trop basse. Je donnai des instructions de l'élever de trois pieds, ce qui rendra l'exposition bien satisfaisante. Le capitaine Peters rapporte que le bras indiquant la direction nord ne fonctionnait pas, et qu'il ne pouvait découvrir où était le défaut. J'ai découvert que la cause de la difficulté provenait de la cassure du fil, qui s'était corrodé à l'endroit où il passe à travers le mur. Le capitaine Peters est un homme très intelligent qui travaille bien.

Petite Baie Glacée, C.-B., 19 juin 1891.—J'ai trouvé l'observateur, M. Rigby, malade au lit. Le sémaphore renversé par le vent n'avait pas encore été relevé, mais M. Rigby m'assura que l'ouvrage serait bientôt terminé; il a besoin d'un nouveau cône. Il n'a pas fait d'observations météorologiques récentes, son baromètre est brisé et il désire le faire remplir, je l'enverrai à Toronto par express et on pourra le lui renvoyer par un des steamers de MM. Kinman et Brown qui partent de Montréal. Tous les thermomètres étaient en bon état ; mais il faudra de nouveaux pluviomètres.

Louisbourg, N.-E., 30 juin 1891.—Mât des signaux en bon état. L'ancien agent à cette station, W. H. Townsend, absent de chez lui, son père, qui me déclara s'être toujours occupé de hisser et baisser les signaux, me conduisit au mât, qui était en bon état. J'ai donné des instructions de peinturer le mât et le hangar et de couvrir le toit de celui-ci en grosse toile pour le rendre étanche. Il faudra de nouveaux signaux et de nouvelles manœuvres courantes.

North Sydney, N.-E., 22 juin 1891.—A cette station j'ai donné des ordres de construire une maison de signaux assez grande pour qu'un homme puisse y entrer et allumer les lampes, et aussi de renouveler deux des trois cordes et de raidir les tirants.

Georgetown, I. P.-E., 23 juin 1891.—Les thermomètres et le pluviomètre sont bien exposés. Le thermomètre à minima relevait 2° trop bas, et je n'ai pu corriger l'erreur.

Tignish, I. P. E., 24 juin 1891.—J'ai visité cette station dans le but d'y faire ériger un mât de signaux. M. Gallant, un batelier et pêcheur, l'a entrepris à $100, le service météorologique devant fournir les manœuvres courantes ; le mât de cinquante pieds de haut, en pin, devant être élevé à l'extrémité intérieure de la jetée dans le port. Le port est à deux milles et demi du bureau de télégraphe par le chemin carrossable, mais une maison locale, Myrick et Cie, a un téléphone entre son magasin du village et son magasin sur le port, et moyennant quinze centins par message transmettra nos avertissements.

Charlottetown, I. P.-E., 25 juin 1991.—Tout était en ordre parfait à cette station.

Port-Hood, C.-B., 26 juin 1891.—J'ai visité Port-Hood dans le but d'y faire construire un sémaphore. Contrat accordé à M. Alex. Fraser, recommandé par M. Tremaine, percepteur des douanes. Le mât devra être en épinette de cinquante pieds au-dessus de terre, bien goudronné au bout, accessoires conformes aux devis réglementaires, manœuvres courantes fournies par le service météorologique.

Port-Hastings, N.-E., 27 juin 1891.—M. McKeen, l'agent, était absent de chez lui depuis quelques mois, et l'homme auquel il avait laissé la charge de faire des observations météorologiques ne connaissait nullement ce service. Le mât et les signaux sont en bon état, et d'après les rapports locaux les signaux avaient été hissés et baissés avec soin.

Pictou, N.-E. 29 juin 1891.—Tout était satisfaisant à cette station.

Chatham, N.-B., 1er juillet 1891.—Tout en bon état ici. Nettoyé le baromètre et par comparaison vérifié l'erreur instrumentale. M. Connors était sur le point d'entrer dans une nouvelle maison où la cuvette du baromètre sera quatre pieds plus bas qu'aujourd'hui

Bathurst, N.-B., 1er juillet 1891.—Les choses sont dans un état lamentable à cette station. Le mât des signaux est assez bien conservé, un des tirants était brisé et les trois autres étaient lâches, la boîte brisée et pas de fond, signaux très brisés et usés mais peuvent être réparés. Pas de manœuvres courantes. J'ai ordonné d'employer un bon menuisier, de faire une boîte solide et de la placer sur la plateforme

au pied du mât, de réparer les tirants et de les tendre convenablement, et à l'avenir de garder les manœuvres courantes enroulées et prêtes à servir.

A la maison j'ai trouvé le baromètre très sale, les thermomètres installés dans un appentis délabré et exposés au sud, et le pluviomètre dans une vieille voiture ; j'ai nettoyé le baromètre et l'ai laissé conforme à l'étalon à deux millièmes près. J'ai donné des instructions relatives à l'installation du pluviomètre et du thermomètre lorsqu'on le recevra.

Guelph, Ont , 16 octobre 1891.—Le baromètre est un Adie 1447 qui relève 013 trop bas. Les thermomètres sont bien placés et leurs relèvements sont corrects ; les fautes commises provenaient de mauvaises observations; le pluviomètre est bien installé aussi. L'anémomètre et la tige de la girouette tombés, la tige ayant été brisée il y a deux ans par un gros vent et jamais réparée. S'il faut faire des observations de vents à cette station, l'on devrait élever la plateforme d'environ cinq pieds et fournir une nouvelle tige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. F. STUPART,
Inspecteur.

ANNEXE "E."

M. Charles Carpmael,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto, Ont.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport sur les stations du Canada que j'ai inspectées durant la période couverte par ce rapport.

Coldwater, Ont., 23 octobre 1890.—M. Lazenby, l'observateur, était absent de chez lui. Le baromètre était légèrement opaque et aura besoin d'un nettoyage. J'ai remplacé le thermomètre à minimun brisé par le thermomètre à minina n° 69,147. L'appentis et l'écran du thermomètre venaient d'être peinturés tant bien que mal avant mon arrivée.

North-Bay, Ont., 24 novembre 1890.—Les thermomètres étaient dans le même état de saleté qu'ils l'étaient en mai précédent. Je donnai l'option à M. McKeown soit de s'occuper de ses fonctions, soit de porter l'affaire encore une fois devant M. C. W. Spencer, le surintendant. Il choisit la première. J'enlevai les thermomètres de leur ancienne position pour les installer à la résidence de M. McKeown, à un meilleur endroit plus convenable, je les nettoyai et laissai tout en bon état. La comparaison a fait voir que les thermomètres à maxima et à minima donnaient les mêmes relevés.

Rockliffe, Ont., 25 novembre 1890.—La clôture de l'appentis du thermomètre dont la construction avait été autorisée en mai n'avait pas été faite, et le thermomètre qui avait été fourni avait été placé sur le côté d'un hangar. L'observateur a été sévèrement réprimandé de sa grossière négligence et de son indifférence.

Pembroke, Ont., 28 novembre 1890.—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a chargé M. Quinn, l'agent ici, de faire les observations. Je lui donnai des instructions sur les fonctions qu'il aurait à remplir, et plaçai les instruments à sa résidence sur le sommet d'un colline dans la partie ouest de la ville; exposition excellente.

Petrolia, Ont., 11 février 1891.—Il a fallu à cette station changer l'anémomètre qui avait besoin de réparations. La girouette électrique et l'anémomètre étaient bien usés et il a fallu aussi les remplacer. On a aussi jugé nécessaire d'attacher un tube au poteau de la plateforme de l'anémomètre, pour y faire passer les fils qui se raccorderont à ceux qui se trouvent déjà dans la bâtisse, autrefois les fils extérieurs étaient fixés par une crampe de fer sur le toit en ferblanc. J'ai appris à M. Bell comment reconnaître le point de rosée et d'humidité, et il a promis de mieux travailler à l'avenir.

Welland, Ont., 13 février 1891.—Le pluviomètre à cet endroit était en bon état, ainsi qu'un thermomètre vertical, n° 15,081, les autres thermomètres étaient détruits, et l'appentis et l'écran en pièces. Dans les circonstances actuelles il est

inutile d'essayer de faire des observations ici, et il est fort douteux qu'on puisse trouver dans la ville un autre observateur volontaire.

Winnipeg, Man., 19 juillet 1891.—L'exposition de l'anémomètre à cet endroit est particulièrement bonne, il est placé sur la tour ouest du collège. Les thermomètres seraient mieux placés dans le grand terrain où se trouve le pluviomètre; actuellement, il se trouve dans la petite cour adjacente au collège. M. Warburton dit qu'il est trop sourd pour apprendre la télégraphie, et dans ces circonstances j'ai insisté qu'on répétât les signaux par le téléphone.

Indian-Head, T. N.-O., 19 juillet 1891.—Le thermomètre et le pluviomètre sont bien exposés; ce dernier aura cependant besoin de quelques légères réparations. J'ai choisi un bon endroit pour l'enregistreur du soleil, qui malheureusement n'était pas encore arrivé; j'ai cependant enseigné à l'observateur la manière de s'en servir. M. McKay a promis de bien et promptement faire les observations à l'avenir.

Qu'Appelle, T. N.-O., 19 juillet 1891.—J'ai substitué un nouveau baromètre Green n° 3296 à cette station à la place du n° 2741 actuellement en usage et qui était défectueux. L'anémomètre enregistreur à l'intérieur du bâtiment n'est pas bien situé. On pourrait rendre très bonne l'exposition à la force du vent en construisant une plateforme convenable et en fournissant un anémomètre électrique. On devrait construire une clôture conforme aux règlements pour supporter les thermomètres. Madame Gordon s'occupe fidèlement des observations et désire vivement bien faire.

Régina, T. N.-O., 20 juillet 1891.—Le sergent Lasserwitz (l'observateur) était absent en congé et l'assistant n'a pu me montrer le pluviomètre, et ne savait pas où il était placé. Les thermomètres étaient bien placés, mais avaient besoin de nouveaux crochets de suspension. L'exposition de l'anémomètre était bonne.

Battleford, T. N.-O., 24 juillet 1891.—Cette station n'avait pas été visitée depuis neuf ans. L'observateur nouvellement nommé, M. L. P. Noël, est un homme pratique parfaitement digne de confiance. Les instruments étaient bien exposés et en bon état, excepté le baromètre, qui naturellement après un si long espace de temps était devenu si sale qu'on ne pouvait lire ses relèvements avec exactitude. Je l'ai nettoyé parfaitement et il se trouve maintenant en très bon état.

Henrietta, T.N.-O., 25 juillet 1891.—M. Salsbury, le télégraphiste du gouvernement, se chargera volontiers des observations du thermomètre à minima et à maxima, ainsi que de la quantité de pluie tombée, si on lui fournit les instruments nécessaires. Comme cette localité est favorable pour une série d'observations de ce genre, je lui ai enseigné ce qu'il aurait à faire, et j'ai choisi des endroits pour y installer les instruments dans le cas où on lui en fournirait.

Prince-Albert, T.N.-O., 25 juillet 1891.—Comme l'exposition de cette station dans la direction ouest, nord et nord-est, (la plus utile à notre service pour les prévisions de temps) est bonne, j'ai placé l'anémomètre électrique sur la plateforme qui avait été originairement construite sur le toit du collège, pour actionner un anémomètre enregistreur à l'intérieur de la bâtisse. Ce dernier était complètement usé et n'avait en apparence jamais servi. Les fils de l'anémomètre électrique passent à travers la bâtisse jusqu'à l'anémographe dans l'étude, où se trouve également placé le baromètre. Le thermomètre et le pluviomètre sont bien situés, mais il faudra un nouvel abri pour le thermomètre. Mademoiselle Mackay prend beaucoup de soin et fait de son mieux, mais à cette station, une des plus importantes que nous ayions dans le Nord-Ouest, à cause de sa position vers le nord, nous devrions certainement avoir un observateur parfaitement bien exercé et pratique, qui pourrait tenir les instruments électriques, télégraphiques et météorologiques en bon état. Le rév. M. Flett, l'observateur nominal, alloue une certaine somme à mademoiselle Mackay pour faire l'ouvrage. Il aimerait que l'agent du chemin de fer remplaçât mademoiselle Mackay comme observateur. Je dois faire rapport que la gare du chemin de fer n'est pas un endroit convenable pour faire des observations.

Calgary, T.N.-O., 29 juillet 1891.—J'ai trouvé que M. Thomas O'Brien s'occupait des observations ici, il comprend bien ce travail et paraît soigneux. Le pluviomètre n'était pas bien exposé et l'appentis du thermomètre était bien délabré. Le

baromètre était très opaque et a été convenablement nettoyé. Il n'y a pas d'endroit propice à l'exposition d'un anémomètre, et on n'en a pas. M. Cayley m'informa qu'il considérait qu'on ne pouvait exiger de lui rien de plus que de fournir un homme pour faire l'ouvrage, et qu'il n'avait aucune intention de faire lui-même les observations.

Victoria, C.-B., 2 août 1891.—Le mât soutenant l'anémomètre était devenu très lâche et avait besoin d'être resserré ; il avait aussi besoin d'être peinturé ainsi que la clôture qui l'entoure afin de mieux les conserver. M. Reed tient tous les instruments en bon état et bien exposés, et s'occupe consciencieusement de ses fonctions. J'ai nettoyé et rectifié le baromètre, qui devenait opaque et qui renfermait une petite quantité d'air.

Quamichan, C.-B., 3 août 1891.—Cette station n'avait jamais été inspectée auparavant. M. Lomas fait prendre les observations soigneusement. On ne s'est jamais servi à cette station d'un abri complet de thermomètre, l'écran intérieur seul lui a été remis par un précédent observateur.

Vancouver, C.-B., 5 août 1891.—J'ai eu une entrevue avec M. Abbott, le surintendant du chemin de fer canadien du Pacifique pour la division de la Colombie-Britannique, au sujet de l'établissement de stations au lac Griffin et au Glacier. Il m'informa que sa compagnie avait intention de faire faire les observations avec soin et promptitude à ces stations et en même temps il donna un avis à cet effet aux agents.

Port-Moody, C.-B., 6 août 1891.—Cette station est située à 35 pieds au-dessus du niveau de la mer et est entourée de hautes montagnes. J'ai nettoyé et remis à neuf le baromètre, qui était très opaque et contenait beaucoup d'air (·057 pouce). Il faut un nouveau pluviomètre ainsi qu'une coupe pour la boule mouillée. Un anémomètre est tout à fait inutile dans cette localité abritée. Les observations se font soigneusement et consciencieusement.

Agassiz, C.-B., 7 août 1891.—M. Sharpe, le directeur de la ferme expérimentale ici, n'est pas encore entré dans sa maison. La raison qu'il donne pour la manière indifférente dont on a fait les observations ici disparaîtra bientôt, il l'espère, lorsque les instruments seront placés à un endroit convenable près de sa résidence, et qu'il s'occupera lui-même de ces observations. J'ai placé l'enregistreur du soleil au meilleur endroit que j'ai pu trouver, et j'ai donné les instructions nécessaires. Les très hautes montagnes qui l'entourent de tous côtés empêchent cette localité d'être un bon endroit pour un enregistreur du soleil. Le thermomètre à maximum 1133 étant inutile, il est devenu nécessaire de le remplacer par un nouveau. La chute de pluie sera exactement mesurée à l'avenir.

Spence's-Bridge, C.-B., 8 août 1891.—Le baromètre était sale et suspendu sans soin contre le mur, sans boîte. Je l'ai nettoyé, l'ai mis dans une boîte et l'ai placé dans une autre partie du bureau où la lumière était meilleure. J'ai aussi nettoyé et réglé le baromètre de rechange et l'ai placé dans la résidence de l'observateur. Le thermomètre se trouvera maintenant près de la résidence. Il n'y a pas d'exposition convenable pour un anémomètre, par conséquent on évaluera la force du vent. Il sera nécessaire d'établir une ligne auxiliaire jusqu'au bureau pour assurer la prompte expédition des dépêches. J'ai enseigné à M. Murray tout ce qu'il aurait à faire, appuyant particulièrement sur l'humidité et la rosée, et l'usage du code télégraphique.

Lac Griffin, C.-B., 9 août 1891.—J'installai les instruments à cette station et enseignai à l'agent les fonctions qu'il aurait à remplir.

Glacier, C.-B., 10 août 1891—J'installai les instruments à cette station et enseignai à l'agent les fonctions qu'il aurait à remplir. Ici comme au lac Griffin, l'alcool du thermomètre à minima était bien détaché, ce qui prouve que la chose peut arriver facilement lorsqu'on envoie les thermomètres par l'exprès.

Donald, C.-B., 12 août 1891—Les thermomètres étaient mal exposés, l'abri étant installé sur une table et faisant face à l'ouest. Cette exposition a été rectifiée. Le thermomtère à minima relevait 10 trop haut, à cause d'une erreur de l'échelle.

Banff, T. N.-O., 12 août 1891—Les instruments ici sont mal exposés dans la partie boisée du parc. Si jamais cet endroit devenait une station de rapports télégraphiques, et comme telle, grâce à son élévation, elle serait indubitablement très

utile, il faudrait choisir un endroit plus favorable pour les instruments. Le terrain élevé contigu à l'hôtel du chemin de fer canadien du Pacifique serait un bon endroit, et il est possible qu'un observatoire météorologique bien aménagé intéresserait la majorité des pensionnaires de l'hôtel. L'anémomètre devrait être installé au sommet de la montagne du Tunnel, où l'on trouve un bon endroit pour la construction de la plateforme voulue, et l'installation des fils jusqu'à la bâtisse projetée à un mille et demi plus bas se ferait facilement à peu de frais. J'ai placé un baromètre à cette station et j'ai parfaitement enseigné à M. McLeod la manière de s'en servir, ainsi que la manière de constater la rosée et l'humidité. M. McLeod s'occupe de ses fonctions avec soin et diligence.

Edmonton, T. N.-O., 18 août 1891—Bien que cette station soit établie depuis onze ans, elle n'a jamais été inspectée. Le baromètre était dans un état bien délabré, il n'y a pas de thermomètre fixe,- la cuvette était excessivement opaque, et elle contenait ·036 pouce d'air. J'ai complètement remis à neuf le baromètre, qui relevait correctement lorsque je l'ai laissé. L'anémomètre, avec aiguille indicatrice à l'intérieur du bâtiment, était placé sur une bâtisse peu élevée et tout à fait abritée, et par conséquent inutile. On pourrait avoir une bonne exposition au vent en construisant une plateforme de trente-cinq pieds de haut, et comme c'est un point important, je recommanderais de bâtir cette plateforme et de fournir un anémomètre électrique. Les thermomètres sont en bon état, mais il faudra un nouvel abri. Le pluviomètre est bien exposé. M. Taylor est un bon observateur et un électricien pratique, il m'assure qu'il n'est nullement à blâmer lorsque les signaux sont retardés, qu'il est toujours présent au temps voulu et qu'il fait de son mieux pour les transmettre.

Swift-Current, T.N.-O., 22 août 1891.—J'ai nettoyé le baromètre à cette station parce qu'il devenait sale. M. Knight est entré dans une petite maison près de la gare du chemin de fer où l'exposition des instruments n'est pas aussi bonne qu'à l'ancienne place, surtout pour l'anémomètre.

Medicine-Hat, T.N.-O., 20 août 1891.—J'ai placé les instruments dans la maison de M. J. K. Drinnan, et lui expliquai parfaitement ses devoirs. M. Drinnan est le nouvel observateur nommé à cette station, et fera, je crois, soigneusement ses observations. L'abri du thermomètre a besoin d'être repeinturé, il faut aussi un nouveau pluviomètre. Le baromètre a été nettoyé, le verre de la cuvette est très fêlé.

Creek-aux-Erables, T.N.-O., 23 août 1891.—Les lectures du thermomètre à maxima et à minima se feront à cette station. L'échelle graduée en porcelaine du thermomètre en usage est brisée. L'agent du chemin de fer canadien du Pacifique ici continue à faire soigneusement les observations.

Balgonie, T.N.-O., 24 août 1891.—M. Webb, l'agent de la ferme Kaye à cet endroit, sera indubitablement un observateur de confiance. J'ai choisi des emplacements pour les instruments et lui ai donné les instructions nécessaires.

Brandon, Man., 26 août 1891.—M. Bedford, directeur de la ferme expérimentale ici, fait faire les observations avec soin. Les instruments sont bien exposés et en bon état. On a fourni un thermomètre à minima supplémentaire pour s'assurer de la différence de la température de nuit entre les terrains élevés et bas qui entourent la ferme. On a aussi fourni un enregistreur de soleil.

Portage-la-Prairie, Man., 27 août 1891.—Le rév. A. H. Finch prend beaucoup d'intérêt à ses fonctions et est un bon observateur. Il prend soin de la lumière électrique à éclat placée ici pour avertir le pays environnant des gelées prévues durant la saison des récoltes. L'exposition des instruments est passable. On a fourni un thermomètre supplémentaire pour constater la rosée.

Minnedosa, Man., 28 août 1891.—Cette station n'a pas été inspectée depuis neuf ans. Les instruments sont plus mal exposés qu'à n'importe quelle autre station de première classe que j'ai visitée au Canada. Ils sont placés dans une vallée et le thermomètre à minima d'après une épreuve réelle accuse une lecture de 2° plus bas que sur le terrain élevé qui l'entoure. L'anémomètre naturellement est inutile. L'observateur, le rév. M. Wellwood, dit qu'il lui est impossible de s'installer à un endroit plus propice, parce que la maison qu'il habite lui appartient. L'abri du thermomètre est dans un état bien délabré sans clôture. Une construction conforme aux règlements sera bâtie plus haut sur la colline pour y mettre les thermomètres, ce qui

devrait améliorer un peu l'exposition. Le baromètre, qui était très opaque, a été nettoyé.

Oak-Bank, Man., 31 août 1891.—Cette station n'a encore jamais été inspectée. L'exposition du pluviomètre était bonne, mais celle des thermomètres inutiles; ils étaient placés à un pied de terre environ et protégés par une couverture en planche. Le thermomètre minima n'était pas un thermomètre officiel, et le thermomètre à maxima était brisé. M. R. E. W. Goodrich paraît vouloir bien travailler, de sorte qu'on lui a fourni des instruments convenables.

Fort-Osborne, Man, 1er septembre 1891.—Les observations de température ici sont soigneusement faites sous la surveillance du Dr Codd, le chirurgien du régiment, et devraient former une série précieuse.

Montagne-de-Pierre, Man., 2 septembre 1891.—Les thermomètres et l'anémomètre sont très mal exposés ici sur une plateforme à 16 pieds de terre environ. Le crochet du tube du thermomètre à maxima était brisé et le thermomètre glissait sur l'échelle. Le pluviomètre était usé, la pluie recueillie avait été inscrite au double de la chute réelle. Le baromètre est exact. Avant ma visite l'observateur n'avait reçu que peu ou pas d'instruction pour les observations. Comme on ne manifeste apparemment ici que peu d'intérêt pour ces observations, et que le détenu le plus disponible semble être chargé de faire ces observations, je recommande d'abolir cette station, parce que sa proximité de Winnipeg la rend de peu d'utilité.

Elkhorn, Man., 3 septembre 1891. Le thermomètre à maxima n'était pas exact à cette station et l'abri ne convenait pas aux thermomètres fournis. L'exposition est bonne et M. Mowat est un observateur soigneux et se donnant beaucoup de peine. A sa demande on lui a fourni un code et des formules, et il affichera les "probabilités" du Manitoba pour le bénéfice des cultivateurs du voisinage.

Virden, Man., 4 septembre 1891.—Je me suis rendu deux fois à cette station, mais chaque fois la maison était fermée, la famille étant absente. J'ai pu cependant inspecter les thermomètres et le pluviomètre, et ces instruments étaient en très bon état et bien exposés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

B. C. WEBBER,
Inspecteur.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

A l'honorable TORONTO, 4 février 1892.
Ministre de la marine et des pêcheries,
OTTAWA.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur cet observatoire pour la période comprise entre le 1er octobre 1890 et le 31 octobre 1891.

Durant cette période on a continué comme d'ordinaire à faire les six observations magnétiques et météorologiques quotidiennes à 6 et 8 a. m., à 2, 4, 10 p. m. et à minuit. Le dimanche les observations se font à 8 a. m. et 2 p. m. Des déterminations absolues des éléments magnétiques ont été faites aussi—les magnétographes automatiques, enregisteurs de la déclinaison, bifilaire et verticale, ont été tenus en opération, ainsi que le barographe et le thermographe.

Des mesurages horaires des courbes à l'exception de la force verticale ont été faits et les résultats notés. Nous avons maintenant en tableaux onze années de lectures horaires dont on a obtenu la moyenne quotidienne et horaire. Nous avons depuis 1875 des enregistrements photographiques continus. Des observations visuelles dans le but de contrôler les enregistrements photographiques ont été régulièrement faites, l'accord étant satisfaisant. En janvier on a trouvé que les zéros des thermographes-étalon avait légèrement changé, on se servira des corrections à partir de cette date.

En juin, l'horloge du barographe et l'appareil interrupteur ont été démontés, nettoyés et remis en bon état de service. On a aussi démonté l'horloge actionnant l'enregistreur magnétique, son mouvement n'étant pas régulier depuis quelque temps déjà; on l'a parfaitement réparé; depuis ce temps elle marche d'une manière beaucoup plus satisfaisante. Il est bon de faire remarquer que cette horloge est dans

l'observatoire depuis plus de cinquante ans. Le papier bromure argenté continue à donner de bons résultats, aucune des épreuves photographiques n'a manqué. En janvier, on a trouvé nécessaire de changer les angles des miroirs du déclinomètre et du bifilaire ; la première ordonnée devenait trop grande pour l'inclinaison croissante de l'ouest, et celle du bifilaire trop petite à cause de perte de magnétisme.

Les plus importantes perturbations magnétiques eurent lieu les 7 et 8 novembre 1890, les 31 mars 1891, 12 avril, 14, 15, et 16 mai, 28 et 29 août, 9, 10 et 11 septembre, la perturbation étant spécialement marquée dans la nuit du 9.

SERVICE HORAIRE.

Les échanges d'heures avec Montréal, Québec, et Saint-Jean ont toutes été enregistrées sur le chronographe à Toronto, les comparaisons se faisant dans le cours de l'après-midi avec Montréal et Québec et dans la soirée avec Saint-Jean.

Dans le cours de l'année on a aussi comparé régulièrement l'heure d'Halifax à celle de Toronto, les comparaisons ayant lieu le même soir que celles faites avec Saint-Jean.

Les erreurs de l'horloge de Toronto et des chronomètres employés ailleurs par les observateurs sont computées d'après les observations les plus récentes.

Nous avons fait l'examen des comparaisons mensuelles de l'horloge et des chronomètres, ainsi que les observations méridiennes envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

L'heure à l'observatoire de Toronto a été obtenue par les observations de 783 étoiles et une observation solaire. Nous nous sommes servis, pour les réductions, de la position des étoiles publiée par le *Berliner Yahrbuch*. L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micrométriques, sur le télescope de collimation, et par des retournements de la lunette sur l'étoile polaire et autres étoiles.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur-chef et celle donnée par les autres observatoires.

Le signe + indique que l'heure de ces stations est en avant de celle de Toronto.

——	Toronto.	Montréal.	Québec.	St-Jean.
1890.	Secs.	Secs.	Secs.	Secs.
8 octobre	+0·06	−0·06	−2·15	−1·52
31 do	+0·27	−0·27	−1·23	−1·36
21 novembre	+0·10	−0·10	−0·15	−1·53
10 décembre	+0·68	−0·68	....	....
30 do	+0·23	−0·23	+3·70	−1·78
1891.				
21 janvier	+0·18	−0·18	−1·32	−1·63
6 février	....	....	−3·02	−0·74
25 do	+0·36	−0·36	+0·03	....
17 mars	+0·11	−0·11	+0·11	+0·31
3 avril	0·00	0·00	+0·54	+0·08
20 do	+0·29	−0·29	0·00	−0·20
7 mai	+0·28	−0·28	−2·10	....
21 do	+0·15	−0·15	+0·03	−0·06
9 juin	+0·15	−0·15	−0·38	....
25 do	+0·15	−0·15	+1·45	−0·36
9 juillet	+0·09	−0·09	−0·67	−0·93
31 do	....	....	−0·07	−0·71
27 août	+0·23	−0·23	+0·77	−1·28
11 septembre	+0·11	−0·11	−0·08	−1·67
5 octobre	+0·04	−0·04	−0·08	−1·39
30 do	+0·01	−0·01	−1·39	....
13 novembre	+0·34	−0·34	+0·53	−0·99

L'heure donnée par l'observateur-chef est obtenue en prenant la moyenne arithméthique des heures telles que déterminées à Toronto et Montréal après avoir appliqué les équations personnelles entre les observateurs et le directeur de l'observatoire magnétique, dont l'équation absolue est, on le sait, à peu près insensible.

Note.—Dans les endroits où il n'y a pas eu d'échange avec Montréal et Toronto, l'heure corrigée par l'équation personnelle de leurs observateurs est acceptée comme heure officielle pour les comparaisons avec Québec et Saint-Jean.

Le résultat des échanges entre les observatoires de Toronto et de Saint-Jean semblerait indiquer que la longitude de ce dernier observatoire accuse une erreur de près d'une seconde de temps.

Le directeur avait reçu une invitation d'assister à la conférence météorologique qui se tiendra à Munich le 26 août, et aussi à la réunion de la commission polaire internationale qui devait avoir lieu au même endroit le 3 septembre, mais comme le département avait besoin de ses services à cette époque, il n'a pu accepter l'invitation.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

CHARLES CARPMAEL,

Directeur.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.

Toronto, 5 février 1892.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport relatif aux observations des marées pour l'année civile finissant le 31 décembre 1891.

Les observations faites l'an dernier à Canso sont à l'étude, et celles de Liscomb sont presque terminées. Les résultats obtenus à Canso sont très peu satisfaisants, et il a été bien difficile de mesurer l'enregistrement pour Liscomb, pour diverses causes, dont la principale a été que les aiguilles du cylindre alimentateur du marégraphe ne piquaient pas le papier. Avant de se servir de ce marégraphe à une autre station il faudra remédier à ce défaut.

L'énorme somme de travail imposée par l'extension du service météorologique a fait qu'on n'a pu placer de nouveaux marégraphes que tard dans la saison ; je n'ai pu quitter le bureau central qu'en octobre pour m'occuper de ce qu'il y avait à faire dans ce sens. J'ai d'abord visité plusieurs endroits sur le Saint-Laurent en amont de Québec en compagnie de MM. Howden et Cowie, du département des travaux publics, auxquels je suis redevable de plusieurs recommandations précieuses.

Cap à la Roche.—Le premier endroit visité a été le Cap à la Roche. On a déjà fait ici quelques études pendant diverses courtes périodes. Ces observations feront si c'est possible le sujet de certaines études, mais je crains qu'elles ne soient pas assez suivies pour donner des résultats très satisfaisants. Je recommanderais de réinstaller ici l'ancien marégraphe aussitôt que la navigation s'ouvrira au printemps, et de faire une série d'observations aussi longue que possible tandis que la station des signaux est en activité.

Du Cap à la Roche il y a douze milles jusqu'aux Rapides Richelieu, et au pied des rapides se trouve la Pointe Platon. On pourrait placer un marégraphe à l'extrémité d'aval du quai. Il faudrait le protéger fortement avec des pièces de bois, car autrement il serait exposé au danger pendant la débâcle des glaces au printemps. Entre la Pointe Platon et le Cap à la Roche le caractère de la marée change complètement. Au premier endroit la plus basse marée a lieu à marée basse des grandes mers, tandis qu'au dernier endroit elle a lieu à marée basse des petites mers.

On pourrait aussi faire quelques petites séries d'observations à la Pointe aux Trembles, et soit à Saint-Nicolas, soit au Cap Rouge.

A Lévis il est désirable d'installer un marégraphe permanent. On pourrait convenablement l'installer à l'extrémité de l'enclave du caisson à la cale sèche. Cet arrangement aurait l'avantage de permettre de prédire exactement la profondeur de l'eau en aucun temps à l'entrée de la cale. Il serait facile de trouver ici quelqu'un qui s'occupât convenablement du marégraphe, et la formation de la glace n'offrirait pas de difficultés.

La station que je visitai ensuite est celle de la Pointe-au-Père. Là, le puits sera mis en communication avec l'eau profonde au moyen d'un tuyau d'environ deux cent soixante-dix pieds. L'entreprise a été donnée aussitôt et est maintenant avancée, mais le froid l'a fait suspendre et elle ne pourra pas être achevée avant le printemps.

Saint-Jean.—Après avoir soigneusement examiné plusieurs emplacements, y compris le quai du chemin de fer Intercolonial, le falot et l'île aux Perdrix, on décida que le meilleur serait le quai de la corporation près de la douane. Comme l'observateur chargé du service météorologique et horaire, a un bureau à la douane, ce serait là un endroit fort approprié à cet objet. A cause de l'utilité des observations pour la ville, celle-ci accorderait probablement le droit de se servir gratuitement de son quai, et il a été nommé un comité du conseil pour s'occuper de l'affaire. On s'est aperçu cependant qu'il y avait un bail inexpiré du quai qui empêchait de compléter sur-le-champ les arrangements ; mais j'espère pouvoir donner sous peu l'entreprise, et le marégraphe pourra fonctionner très peu de temps après.

La locatité que je visitai ensuite est la Pointe Sud-Ouest, Anticosti. J'ai choisi près du phare un emplacement où il y a une crevasse dans le roc directement au-dessus de l'eau profonde. On n'aura pas de difficulté à installer sur ce point un marégraphe, mais la saison était trop avancée pour qu'il fût possible de commencer ce travail avant le printemps.

Les tableaux de marée d'Halifax pour 1891 ont été distribués au commencement de l'année aux percepteurs des douanes de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse. Ceux de 1892 ont été distribués de la même manière en décembre ; et on peut se les procurer en s'adressant à eux.

On se propose de hâter l'installation de marégraphes dès l'ouverture de la navigation au printemps.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES CARPMAEL,

Directeur.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DU COLLÈGE McGILL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

A M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport de l'observatoire pour l'année 1891.

Observations météorologiques.—On a continué sans interruption les observations météréologiques accoutumées, et on a publié les résultats dans la *Gazette* de Montréal et dans le *Canadian Record of Science.* Ci-joint un résumé de ces observations pour l'année.

Service horaire.—On a déterminé les erreurs de l'horloge par l'observation de 619 étoiles pendant 114 nuits. On a donné aux navires l'heure de midi, temps moyen, et les autres signaux horaires ont été transmis dans la ville et le pays, comme par le passé. Le service horaire d'Ottawa cause encore, je regrette de le dire, beaucoup de contrariété, à cause de l'imperfection des arrangements dans la capitale.

Le système d'échange de signaux horaires avec l'observatoire de Toronto a été continué avec les résultats que voici :—La différence moyenne entre les horloges de temps moyen des deux observatoires, pendant les seize jours qu'on a échangé ces signaux, a été de 0′·17″, et la plus grande différence en un seul jour de 0′·38″. Les comparaisons font voir que " l'erreur probable " de l'heure d'un observatoire par rapport à celle de l'autre, à un moment donné, est de 0′·08″.

Longitudes.—Les arrangements pour la détermination directe de la longitude entre Montréal et Greenwich sont virtuellement complétés. On a reçu à la fin d'août les lunettes méridiennes prêtées par l'observatoire royal, et l'appareil électrique spécial construit sous la direction de l'astronome royal, par MM Siemens, Frères. Les chronographes qui serviront à la partie canadienne de l'opération, sont de même construction, et ont été fabriqués par MM. Fauth et Cie, de Washington.

On a visité au mois de juin dernier la station de la Compagnie du Câble Commercial à Hazel-Hill, Nouvelle-Ecosse.

On a fait certaines expériences préliminaires de transmission par le câble, et construit un abri et une jetée pour une station astronomique.

L'expérience de transmission par le câble au moyen d'une répétition automatique des signaux entre les lignes télégraphiques sur terre et les câbles a donné des résultats très encourageants. Un grand nombre de signaux ont été envoyés de Montréal à Waterville, en Irlande, et renvoyés de là à Montréal le 7 juin. Le temps total de la transmission, y compris sept répétitions sur les instruments de la ligne télégraphique terrestre, et deux répétitions sur les répétiteurs du câble spécialement destinés à cette fin, a varié de 1′·00″ à 1′·10″, temps moyen : 1′·04″. Le circuit embrassait 1,720 milles de télégraphe sur terre et à peu près 6,000 milles de câble. Le 21 juin, des signaux ont été envoyés par le câble de Hazel-Hill à Waterville avec renvoi, en se servant des deux seuls répétiteurs du câble dans le circuit. Le temps moyen de la transmission a été de 0′·67", et il variait de 0″·70″, mesuré sur la trace du siphon enregistreur. On s'attend que les observations commenceront vers le 15 avril prochain et se continueront tout l'été.

Taches sur le soleil.—On a continué toute l'année les observations de taches sur le soleil par la méthode de projection. Les résultats de l'année expirée le 2 mai 1891 sont publiés dans les mémoires de la Société Royale du Canada. A cause du manque d'assistance, je n'ai rien fait avec le photohéliographe dans le cours de l'année.

Températures du sol.—Les observations décrites dans mon rapport de l'an dernier ont été continuées, les plaques restant dans la même position et aux mêmes profondeurs. Je regrette de dire que ces études ne peuvent se prolonger au delà de la présente année, à moins que l'on ne me donne un nouvel aide à l'observatoire.

Remarques générales.—On a reçu dans le cours de l'année plus de 1,000 demandes de renseignements auxquelles on a fait réponse. Le mouvement ayant pour objet le choix d'un emplacement approuvé pour l'observatoire n'est guère plus avancé qu'il ne l'était il y a un an.

M. E. H. Hamilton, B.A.Sc., qui remplissait depuis nombre d'années l'emploi d'aide à l'observatoire, a donné sa démission pour occuper une position importante comme chimiste à New-York, M. Robert Bickerdike, jeune, B.A. Sc., m'a servi d'aide d'une manière satisfaisante depuis le 1er juillet dernier.

Le tout respectueusement soumis.

C. H. McLEOD,
Surintendant.

MONTRÉAL, 2 février 1892.

TABLEAU MÉTÉOROLOGIQUE

OBSERVATIONS faites à l'observatoire du collège McGill, Montréal, Canada.—Hauteur

Mois.	Thermomètre.					* Baromètre.				† Pression moyenne de vapeur.	‡ Moyenne relative d'humidité.	Moyenne de la rosée.
	Moyenne.	¶ Déviation des moyennes de 17 ans	Maximum	Minimum	Variations moyennes par jour.	Moyenne.	Maximum	Minimum	Variations moyennes par jour.			
Janvier........	15·38	+ 3·38	38·5	—15·0	13·88	30·0308	30·719	28·874	·307	·0826	81·8	10·7
Février	17·36	+ 1·77	45·2	—13·0	19·11	29·9984	30·725	29·225	·373	·0886	77·7	11·4
Mars.	25·94	+ 1·95	49·0	— 2·1	14·18	30·1157	30·659	29·118	·243	·1098	72·1	18·0
Avril...........	42·19	+ 2·43	72·0	21·8	18·19	29·9198	30·538	29·441	·214	·1862	67·3	31·5
Mai.......	52·36	— 2·09	80·0	31·7	20·84	29·9845	30·312	29·608	·162	·2513	61·7	38·5
Juin...........	65·17	+ 0·67	90·0	40·4	19·98	29·9192	30·246	29·620	·114	·4052	63·6	51·6
Juillet..........	66·33	— 2·50	86·8	45·6	17·00	29·9401	30·357	29·568	·131	·4564	70·9	55·9
Août.....	66·65	— 0·30	90·2	50·6	17·40	29·9422	30·283	29·469	·140	·4750	73·0	57·0
Septembre......	62·29	+ 3·56	83·5	42·5	17·12	30·0870	30·473	29·732	·167	·4285	74·9	53·9
Octobre..........	45·14	+ 0·08	80·1	24·0	13·45	30·0241	30·762	29·550	·218	·2416	76·6	37·9
Novembre	35·10	+ 2·87	60·4	0·0	17·21	30·0406	30·620	29·013	·265	·1673	74·4	28·0
Décembre.......	29·71	+10·75	52·5	— 4·0	14·11	30·0365	30·725	29·272	·303	·1387	78·4	23·5
Totaux pour 1891	.....	..... .	......	..... .	......	....	.. .. ..	....	...	......	......	.. ..
Moyenne p. 1891	43·63	+ 1·88	.....	... ...	16·87	30·0032	....	....	·220	·2523	72·7	34·8
Moyennes p. les 17 années exp. le 31 déc. 1891.	41·75	....	.. ..	....	....	29·9781	.... .	......	......	·2495	74·3	.....

* Baromètre réduit à 32° Fahr., et au niveau de la mer. † Pouces de mercure. ‡ Saturation, 100.
"—" température *au-dessous* de la moyenne pour 17 années, y compris 1891. Les moyennes mensuelles sont
L'anémomètre et la girouette sont au sommet du Mont Royal, à 57 pieds au-dessus du sol, et 810 pieds au-
La plus grande chaleur a été de 90·0 le 16 juin ; le froid le plus intense a été de 15·0 au-dessous de
thermomètre en un jour a été de 49·9 le 1er janvier ; la moindre variation a été de 4°·1 le 31 août. La journée
a été celle du 16 janvier, la température moyenne a été 6°·7 au-dessous de zéro. La plus grande hauteur
l'année une variation de 1·851. La plus basse humidité relative a été de 25 le 13 mai et le 7 juin. La plus
d'un mille a été dans la proportion de 72 milles à l'heure. La vélocité totale du vent a été de 131,316.
aurores boréales ont été observées dans 12 nuits. 26 jours de brouillard. Gelée blanche, 17 jours. 18
jours, et le 6 décembre halos colorés de 22° et 46° avec arcs en contact et parhélies. Les chemins d'hiver ont
tombée de neige de l'automne a été le 11 octobre. Les chemins d'hiver ont commencé le 7 décembre.
N.B.—Les moyennes annuelles ci-dessus sont la moyenne des moyennes mensuelles, sauf pour la

POUR L'ANNÉE 1891.

au-dessus du niveau de la mer, 187 pds. Lat. N. 45° 30′ 17″. Long. 4h 54m 18s.55 O.

C. H. McLEOD, *surintendant.*

Vent. Direction résultante.	Vent. Moyenne de la vélocité en mille par heure.	Proportion de nuage.	Proportion possible de soleil.	Pouces de pluie.	Nombre de jours où il est tombé de la pluie.	Pouces de neige.	Nombre de jours où il est tombé de la neige.	Pouces de pluie et de neige fondue.	Nomb. de jrs où il est tombé de la pluie *et* de la neige.	Nomb. de jrs où il est tombé de la pluie *ou* de la neige.	Mois.
N. 43° O.	15·6	74·8	29·0	1·29	6	21·0	23	3·30	5	24	Janvier.
S. 32° O.	17·3	66·8	38·7	1·62	8	18·7	15	3·14	5	18	Février.
S. 87½° O.	15·6	54·6	54·7	2·65	9	16·3	8	3·92	2	15	Mars.
S. 72° O.	16·2	68·1	41·5	2·38	12	7·1	6	3·26	2	16	Avril.
S. 58½° O.	14·7	59·9	55·3	1·71	12	.....	1	1·71	1	12	Mai.
S. 72½° O.	15·0	58·6	58·4	1·75	8	......	....	1·75	...	8	Juin.
S. 34° O.	13·0	57·1	52·9	4·80	20	.....	....	4·80	....	20	Juillet.
S. 44½° O.	10·8	53·0	58·4	3·70	14	.....	.....	3·70	.....	14	Août.
S. 71° O.	11·6	44·0	62·7	1·03	14	.....	...	1·03	......	14	Septembre.
S. 67° O.	13·0	60·0	41·9	2·38	13	1·5	3	2·53	2	14	Octobre.
S. 24½° O.	16·3	72·0	35·9	2·71	13	3·5	7	3·06	3	17	Novembre.
S. 40° O.	20·9	64·8	37·7	2·14	11	12·0	11	2·34	5	17	Décembre.
....	....	...	.....	28·16	140	80·1	74	35·54	25	189	Totaux pour 1891.
S. 52° O.	14·99	61·1	47·3	.....	...	...	.....	2·98	...	16	Moyenne p. 1891.
....	*15·27	61·4	§46·2	28·13	134	122·0	83	39·97	16	201	Moyen. p. les 17 années exp. le 31 déc. 1891.

§ Pour 10 ans seulement. * Pour 5 ans seulement. ¶ "+" indique que la température a été *plus élevée ;* déduites d'observations prises toutes les quatre heures, commençant à 3h., heure conventionnelle de l'Est. dessus du niveau de la mer.

zéro le 17 janvier ; ce qui donne pour l'année une variation extrême de 105°0. La plus grande variation du la plus chaude a été celle du 13 juillet, la température moyenne étant de 77·22. La journée la plus froide du baromètre a été de 30·725 le 14 février et le 31 décembre ; la plus basse, 28·874 le 12 janvier, soit pour grande vélocité du vent en une heure a été de 59 milles le 3 mars, la plus grande vélocité dans un rayon La direction résultante du vent pendant l'année a été S. 52° O., et la vélocité résultante, de 51,200. Des jours de tonnerre. Halos lunaires dans 8 nuits. Couronnes lunaires dans 4 nuits. Halos solaires dans 3 fini d'exister, dans la ville, le 27 mars, et le 10 avril il n'y avait plus de neige en plein champ. La première vélocité du vent.

ANNEXE "A."

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 27 novembre 1891.

Au directeur du service météréologique,
Toronto.

MONSIEUR,—Je vous présente le rapport ci-après de l'observatoire de Québec pour l'année expirée le 31 octobre dernier :—

Il n'y a pas eu de changement dans les devoirs officiels. J'ai eu, dans le cours de l'année, l'occasion de vous faire observer que la flotte de ce port sent fortement le besoin d'un signal qui lui annonce l'heure de Greenwich, à laquelle s'abaisse la boule horaire, et j'espère que l'on est venu à bout de cette difficulté grâce aux dipositions prises.

Le port de Québec est aujourd'hui bien différent de ce qu'il était lors de l'établissement du service horaire ; alors les navires, quand ils n'étaient pas en plein fleuve, étaient entrés pour prendre leurs cargaisons aux quais où, en général, ils pouvaient voir la boule horaire ; maintenant, depuis la construction des travaux du havre, une grande partie des bâtiments se chargent là, à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, d'où la boule horaire n'est pas visible. Il m'est arrivé de discuter cela avec le percepteur des douanes ici, lui suggérant qu'on surmonterait la difficulté en plaçant une boule horaire sur le bureau de la douane, s'il pouvait fournir la main-d'œuvre nécessaire pour le hissage, etc., de la boule. La question a été agitée privément entre nous. Etant donnée l'importance de l'extension suggérée de ce service, je mentionne la chose, afin que, si vous le jugez bon, on puisse prendre les mesures nécessaires pour mettre l'idée à exécution.

Je suis, etc.,
W. A. ASHE, M. S. R. A.
Directeur de l'observatoire de Québec.

ANNEXE "B."

L'OBSERVATOIRE, SAINT-JEAN, N.-B, 31 août 1891.

M. CHARLES CARPMEAL, M.A., M.S.R.A.,
Directeur du service météréologique du Canada,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les opérations de cet observatoire, dont j'ai la direction depuis la mort du dernier directeur, arrivée le 7 juillet 1891.

J'ai soigneusement continué le cours des observations météorologiques de la station principale, et envoyé à Toronto copie des résultats.

Le service horaire a été aussi continuellement l'objet de mon attention. J'ai fait à de courts intervalles des observations d'étoiles avec la lunette méridienne pour la correction des erreurs et des heures de l'horloge. On compare les horloges avant et après chaque observation, aussi immédiatement avant de donner le signal de l'heure, chaque jour, pour la gouverne des navires et autres ; ce signal se donne en abaissant la boule horaire à 1 p.m., temps local.

Le conseil municipal, à une de ses dernières séances, a décidé qu'il ne serait pas opportun d'adopter l'heure officielle du 75e méridien, qui est l'heure adoptée par les chemins de fer dans cette section.

Les échanges d'heure avec l'observatoire de Toronto indiquent que la longitude suivie à cet observatoire erre d'à peu près une seconde. J'espère que vous pourrez bientôt voir à la détermination exacte de notre longitude.

Les signaux de tempête ont toujours été promptement arborés à la station de signaux par M. J. Drake, l'officier chargé de cette fonction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. L. HUTCHINSON
Directeur intérimaire.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Bureau du président, Ottawa, 31 décembre 1891.

A l'honorable M. Charles H. Tupper,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport de l'année qui expire aujourd'hui.

RÉUNIONS DU CONSEIL.

Le conseil a tenu à Toronto, du 26 décembre 1890 au 5 janvier 1891, des séances où ont été formulés des règlements pour l'inspection des chaudières sectionnelles de bateaux à vapeur (lesquels ont été approuvés par un arrêté ministériel du 14 mai suivant) et pour l'examen des mécaniciens. Voici quels étaient les membres du conseil :—James Johnston, inspecteur de chaudières, Toronto ; O. P. St. John, inspecteur de chaudières, Toronto ; Thomas Harbottle, inspecteur de coques, Toronto ; W. J. Meneilley, président, Ottawa.

Un quorum du conseil s'est assemblé à Toronto les 7 et 18 janvier, et a inspecté le vapeur *Wherenow*, où avait été installée une chaudière sectionnelle, que l'inspecteur n'avait pas voulu approuver. Le conseil recommanda qu'on y ajoutât de nouveaux tirants, qui furent confectionnés ensuite, et la chaudière reçut l'approbation de l'inspecteur. Le conseil fit aussi passer leur examen à plusieurs mécaniciens à Kingston.

Des séances du conseil ont eu lieu à Toronto du 3 au 10 mars, pour l'examen de mécaniciens et la revision des règlements relatifs à l'inspection des bateaux à vapeur, de leurs chaudières et de leurs machines, et à l'examen des mécaniciens.

L'inspecteur O. P. St. John s'est retiré du service le 16 avril. " A cause de l'augmentation continuelle du travail dans cette division et de la réduction du personnel ici par le transfert du président à Ottawa, il est presque impossible pour les inspecteurs de répondre aux demandes qu'on fait de leur temps et de leur attention."

Je me rendis à Toronto le 20 avril, et le 21 du même mois, de concert avec les inspecteurs Ed. Adams de Kingston, J. Johnson et Thos. Harbottle de Toronto, composant le conseil, je commençai l'examen de M. John Dodds et Wm. Lee Waring, candidats pour l'emploi d'inspecteur des bateaux à vapeur dans les divisions respectives d'Ontario ouest et des provinces maritimes. L'examen de M. Dodds se termina le 27 avril, avec succès, et celui de M. Waring le 29 avril, ce dernier échoua. Pendant cette réunion du conseil, les membres (à l'exception du président) durent s'absenter pour inspecter des bateaux à vapeur, ce qui retarda quelque peu l'examen des aspirants.

M. John Dodds commença ses fonctions comme inspecteur des bateaux à vapeur le 29 avril ; l'ouvrage dans cette partie était si pressant qu'il fallut adopter cet expédient, qui fut approuvé par un arrêté du conseil en date du 31 août ; le traitement de M. Dodd étant fixé à $1,000 par année par un arrêté ministériel du 26 mai 1891.

Comme la besogne était trop considérable pour les deux inspecteurs de Toronto depuis que le personnel a été réduit par suite du transfert du président à Ottawa, ce qui nécessite la nomination d'un autre inspecteur pour Toronto et, partant, une augmentation de dépense, le président, après que le conseil eût terminé ses travaux, resta à Toronto pour diriger et assister les inspecteurs jusqu'au 1er juin, et pendant cet

intervalle, tint une séance du conseil pour faire une enquête sur la combustion de la chaudière du steamer *Lillie*. Le conseil déclara le mécanicien coupable de négligence et d'incapacité, jugea qu'il était en faute, et recommanda que son certificat fût suspendu durant trois mois.

Le conseil s'assembla les 12, 16 et 30 mai pour expédier les affaires qu'il avait ajournées à cause des inspections de bateaux à vapeur qu'il fallait faire, les membres résidants et le président formant un quorum.

La réunion finale du conseil depuis le 29 juin jusqu'au 5 juillet, eut pour objet le réexamen de M. Wm. Lee Waring, et l'examen de M. John Doran, aspirants à la charge d'inspecteur des bateaux à vapeur, M. Waring pour la division des provinces maritimes, et M. Doran pour celle de l'Ontario-ouest, à Toronto. M. Waring réussit, et fut nommé à l'emploi par un arrêté du conseil daté du 31 août 1891, avec $1,000 d'appointements par année. M. Doran ne pouvant se présenter tandis que marchait le vapeur sur lequel il était employé, ni avoir un mécanicien pour prendre sa place, il demanda au département qu'on retardât son examen jusqu'à ce que son bâtiment cessât de naviguer à l'automne, ce qui lui fut accordé, et son examen fut fixé au 15 de décembre, mais cet examen a dû être de nouveau ajourné indéfiniment.

Les procès-verbaux des séances du conseil dans le cours de l'année ont été régulièrement transmis au département.

AUGMENTATION DES TRAITEMENTS.

Par un arrêté du conseil en date du 20 août 1891 (et sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, qui avait en considération les appointements que reçoivent les inspecteurs de bateaux à vapeur en Canada comparativement à ceux payés dans la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis), le traitement du président se trouve porté de $1,600 à $1,700 par année, et les traitements des inspecteurs, C. R. Coker et Thomas Donnelly, de $1,200 et $800 à $1,300 et $850 respectivement.

MODIFICATIONS À L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

À la dernière session du parlement, il a été passé une modification à cet acte conférant au président le pouvoir de donner son approbation aux examens de mécaniciens faits par les inspecteurs quand le conseil d'inspection des bateaux à vapeur ne siège pas. Cette disposition à été mise à effet, et diminuera dorénavant les frais qu'entraînent les examens des mécaniciens, qui devaient auparavant se faire devant le conseil, vu surtout que, depuis le transfert du président à Ottawa, il n'y a plus de quorum du conseil qui soit stationné à Toronto.

L'acte modifié définit aussi " qu'un passager veut dire toute personne transportée sur un bateau à vapeur, autre que le capitaine et l'équipage et le propriétaire, sa famille et ses domestiques." C'est là une modification très importante et dont le besoin se faisait grandement sentir; l'expérience montrera sans doute que les autres dispositions que comportent les modifications sont dans l'intérêt public.

ACCIDENTS.

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

Le steamer *Ocean*, de $\frac{684}{454}$ tonneaux, s'est échoué le 2 juillet sur la rive du lac Ontario, à 12 milles à l'est de Toronto pendant un brouillard ; il a été remis à flot et remorqué jusqu'à Port-Dalhousie, où on lui a fait des réparations qui ont coûté $1,800.

Le steamer *W. M. Alderson*, de $\frac{121}{98}$ tonneaux, a brûlé à Port-Dover le 4 août, et a totalement péri.

Le steamer *Athabasca*, de $\frac{2269}{1547}$ tonneaux, est venu en abordage avec le steamer *Pontiac* le 15 juillet sur la rivière du Sault Sainte-Marie ; le *Pontiac* a coulé avec 2,500 tonneaux de minerai de fer. L'*Athabasca* a été gravement avarié, mais a continué son voyage à Fort-William, et après y avoir déchargé sa cargaison est retourné à Détroit, où il lui a été fait des réparations au montant de $20,000.

Le steamer *Lothair*, de $\frac{413}{281}$ tonneaux, a été couché sur le flanc dans la baie Georgienne le 21 août ; il était chargé de bois, il perdit son chargement sur le pont,

ainsi que tous ses routtles, fut remorqué jusqu'à Windsor, où il lui fut fait des réparations d'une valeur de $1,900.

Le steamer *Interocean*, de $\frac{148}{98}$ tonneaux, a brûlé à Wallaceburg le 23 août ; ses œuvres mortes ont été complètement détruites.

Le remorqueur *R. S. King*, de $\frac{58}{40}$ tonneaux, a été partiellement détruit par le feu à Tobermory le 17 septembre, et il est en cours de reconstruction à Owen-Sound.

Le vapeur de pêche *Othello*, de $\frac{8}{5}$ tonneaux, était en panne au Sault Sainte-Marie, Michigan, E. U., quand il fut coulé par l'abordage de la barge à vapeur *Alta* le 28 septembre, et totalement perdu.

Le steamer *Sovereign*, de $\frac{613}{387}$ tonneaux, a sombré dans le lac Supérieur le 23 octobre ; il était chargé de blé ; le navire et la cargaison ont été complètement perdus ; l'équipage se sauva en chaloupes et fut recueilli par la goélette *Sligo*.

Le remorqueur *Arbutus*, de $\frac{49}{34}$ tonneaux, a été partiellement détruit par le feu à Wallaceburg, le 2 décembre. Perte, $2,000.

Le vapeur *Energy*, de $\frac{116}{70}$ tonneaux, a été en partie détruit par le feu à Wallaceburg, le 26 décembre. Perte, environ $2,000.

Division d'Ontario-Est.

7 mai.—Le remorqueur *Eleanor* est parti d'Oswego, Etat de New-York, pour Kingston, Ontario, à 10 heures a.m., remorquant deux barges. Vers 2 heures p.m., on s'aperçut qu'il faisait eau, et celle-ci, gagnant les pompes et le siphon, éteignit les feux dans la chaudière vers 3 heures p.m. La goélette *Eliza Fisher* les prit à la remorque, et à environ cinq milles au nord de Main-Duck-Island, le remorqueur coula à fond ; perte totale. L'équipage fut transporté à Kingston sur les barges remorquées par la goélette.

13 mai.—Le propulseur *Glengarry*, dans son trajet de Fort-William à Kingston, cassa le bouton de manivelle de sa machine, et alla à Detour, Michigan, E.-U. De là il fut remorqué à Détroit, Michigan, où l'on posa un nouveau bouton de manivelle.

11 septembre.—Le remorqueur *H. F. Bronson* était en face d'Alexandria-Bay, sur le fleuve Saint-Laurent, quand il brisa le bouton de manivelle de sa machine de bâbord et se rendit avec sa machine de tribord à Kingston, où il fit poser un nouveau bouton.

7 octobre.—Le steamer *Ella Ross*, en approchant du quai de Rossmore, baie de Quinté, brisa le levier de sa pompe à air.

15 novembre.—Le remorqueur *Eliza Bonar* a été partiellement détruit par le feu quand il était mouillé au quai de Belleville. Perte, environ $1,800 ; origine du feu inconnue.

Division de Montréal.

Le remorqueur *Kate* a coulé à son quai ; cause inconnue.

Le steamer à hélice *Eva* pour le transport des passagers, a été détruit par le feu à son quai à Buckingham.

Le remorqueur à hélice *Resolute* a été détruit par le feu pendant qu'il était mouillé à son quai à Ottawa.

Division de Québec.

Le vapeur *Dagmar*, de la Compagnie de navigation de la rivière Ottawa, a brûlé dans ses quartiers d'hiver à Como.

Le steamer *Canada*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a brisé son piston, le 5 mai, en s'en allant à Montréal.

Le steamer *Berthier*, en venant de Trois-Rivières, a cassé la courroie de son bouton de manivelle, ainsi que son piston et son cylindre, le 14 juillet.

Le vapeur *Montréal*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a brisé son cylindre de haute pression, en partant de Montréal, le 13 août.

Le steamer *Cacouna*, de la ligne du Diamant-Noir, en entrant dans le bassin Louise, à Québec, le 25 août, a donné contre une jetée et a défoncé une plaque de son bossoir de tribord.

Le vapeur *Laprairie*, de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, dans sa descente des rapides en venant de Laprairie dans un brouillard, le 6 octobre,

a donné contre les roches et a eu deux madriers défoncés; il a été mis au bassin et radoubé.

Le 8 octobre, le steamer *Saint-Louis* a cassé son bouton et son cylindre en descendant de Québec.

Division des provinces maritimes.

12 novembre.—Le vapeur à passagers *Heather Belle* a coulé par suite d'un abordage avec le steamer *Fasnet*, à l'entrée du port de Charlottetown, I. P.-E.; ce dernier a été légèrement avarié.

5 décembre.—Le vapeur à passagers *Acadia*, de Saint-Jean, N.-B., a été détruit par le feu à Saint-Jean.

11 décembre.—Le vapeur à passagers *Neptune*, en passant le pont de chemin de fer de Grand Narrows, Cap-Breton, s'est heurté contre une des piles, qui lui a emporté son tambour de bâbord, sa manivelle, et tordu son arbre à manivelle. Il est désemparé pour l'hiver.

Division du Manitoba, de Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest.

6 août.—Le remorqueur *Glendevon* a brûlé jusqu'à fleur d'eau tandis qu'il était amarré à son quai, à l'une des stations de la Compagnie de pêche du Manitoba, sur la Petite-Saskatchewan. Le navire a complètement péri et le chauffeur y a perdu la vie; il avait touché terre sain et sauf, quand il retourna à bord pour sauver quelques objets de valeur, et il succomba sous la double action des flammes et de la fumée.

Division de la Colombie-Britannique.

26 décembre 1890.—Le vapeur *Emma*, en partant du port de Victoria, a donné contre un chalan qui avait coulé bas, et a sombré. Il a été remis à flot deux jours après et réparé.

10 février 1891.—Le vapeur *Pilot*, quand il était à la hauteur du cap Flattery, remorquant la barque *India*, a perdu une des ailes de son hélice, qui emporta la savate soutenant le gouvernail. Il dût lâcher la barque et retourner à Victoria pour être réparé.

7 mars.—Le vapeur *Hope*, remorquant des billots, a jeté l'ancre à l'extrémité nord-est de l'île Ballinac. Le vent changea et le fit s'échouer, défonçant son bordage et son petit fond. Il fut toué jusqu'à Victoria, où on le répara.

14 mars.—Le vapeur *Nellie*, mouillé à Howe-Sound, pendant qu'il n'y avait personne à bord, a chassé sur son ancre, par un coup de vent, a fait eau de toutes parts et a sombré au large; perte totale.

20 mai.—Le vapeur *Marion*, à l'ancre à Golden, a rompu ses amarres dans la nuit, a été emporté dans les rapides de la rivière Colombie et s'est brisé; perte totale.

11 septembre.—Le vapeur *Lois* a donné dans un brouillard contre l'île Portland, détruisant son condenseur à surface, et avariant l'étrave et la quille; il a été réparé à Victoria.

23 septembre.—Le feu s'est déclaré sur le vapeur *Alpha*, au large de False-Creek; on l'a dirigé vers la côte, où il s'est brisé et a fait naufrage.

11 octobre.—Le vapeur *Emma*, se rendant à Nanaïmo avec deux chalans à sa remorque, a donné dans un brouillard sur le récif Mowatt, dans la passe intérieure de l'île Trial, s'en est dégagé et a sombré en eau profonde; perte totale.

On trouvera ci-joints les tableaux A, B, C, D, donnant le nombre de vapeurs sujets à l'inspection dans tout le pays avec leur tonnage brut.

Le montant des droits et honoraires perçus.

Leur augmentation ou diminution en les comparant avec ceux de l'année 1890.

Le nombre de vapeurs ajoutés à la flotte du Canada, et à chaque division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. J. MENEILLEY,

Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.

A.—NOMBRE des bateaux à vapeur inspectés et connus des inspecteurs en Canada, ainsi que leur tonnage brut, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Divisions.	Nombre de bateaux à vapeur.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	364	70,905·00
Kingston	140	17,686·22
Montréal	153	22,337·00
Québec	141	39,049·50
Provinces maritimes	201	35,499·05
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	34	5,056·23
Colombie-Britannique	129	18,244·74
Totaux	1,162	208,777·74

B.—DROITS et honoraires perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Divisions.	Montant.
	$ cts.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	7,231 03
Kingston	2,115 33
Montréal	2,408 04
Québec	3,799 88
Provinces maritimes	3,632 06
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	368 28
Colombie-Britannique	2,003 54
Total	21,558 16

C.—NOMBRE des bateaux à vapeur avec leur tonnage brut, et montant des droits de tonnage et des honoraires d'inspection perçus pendant les années 1890 et 1891, indiquant l'augmentation en 1891.

Année.	Nombre des vapeurs.	Tonnage brut.	Droits et honoraires d'inspection.
			$ cts.
1890	1,103	195,418·89	19,716 94
1891	1,162	208,777·74	21,558 16
Augmentation	59	13,358·85	1,841 22

D.—BATEAUX à vapeur ajoutés à la flotte du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Division.	Nombre de vapeurs.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	12	2,050·00	715·00
Kingston	6	485·88	325·48
Montréal	4	235·00	121·00
Québec	3	1,895·00	1,255·00
Provinces maritimes	22	3,945·11	1,982·92
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	3	383·54	260·31
Colombie-Britannique	32	2,927·41	1,864·41
Total	82	11,921·94	6,524·12

ANNEXE No 6.

HALIFAX, 5 novembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations du conseil d'examen des capitaines et lieutenants, depuis le 31 octobre 1890 jusqu'au 31 octobre 1891.

Le conseil s'est assemblé pour l'examen des candidats 11 fois au port d'Halifax, 12 fois à Saint-Jean, 8 fois à Yarmouth et 3 fois à Québec.

Il y a eu en tout 34 examens à ces quatre ports. A Halifax on a eu 22 demandes de certificats de capitaines au long cours et 1 au cabotage ; 21 ont reçu des certificats et 2 ont échoué. On a eu 30 demandes de certificats de lieutenants ; 22 en ont reçu et 8 ont échoué.

A Saint-Jean il y a en 27 demandes de certificats de capitaines ; 20 ont réussi et 7 ont échoué ; sur 28 qui ont demandé des certificats de lieutenants, 14 en ont reçu et 14 ont échoué.

A Yarmouth on a eu 10 demandes de certificats de capitaines au long cours et 1 au cabotage ; 7 en ont reçu et 4 ont échoué ; sur dix qui ont demandé des certificats de lieutenants au long cours et 2 au cabotage, 6 en ont reçu et 6 ont échoué.

A Québec on a eu 2 demandes de certificats de capitaines et 4 de lieutenants ; on a accordé des certificats à 2 des premiers et à 2 des seconds.

Ainsi, dans le cours de l'année il y a eu 63 demandes de certificats de capacité pour capitaines et 74 pour lieutenants.

On a donné des certificats à 50 capitaines et 13 autres ont échoué ; 46 lieutenants ont reçu leurs certificats et 28 ont échoué.

On a aussi délivré 18 certificats de service à des capitaines et 3 à des lieutenants, 13 renouvellements et un certificat d'aptitude comme lieutenant au long cours a été accordé à un capitaine dont la chambre de commerce avait suspendu le certificat.

La totalité des certificats délivrés par le département, tant ceux de capacité que de service, et les renouvellements, est de 130, et l'on a perçu aux quatre ports des honoraires au montant de neuf cent quatre piastres et cinquante centins ($904.50).

Cela ne comprend pas, toutefois, les certificats de cabotage et de navigation à l'intérieur accordés par le département après examen à tous les ports autres que ceux ci-dessus mentionnés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. SMITH,

Président.

Le sous-ministre de la marine, Ottawa.

RÉSULTATS des différents examens.

Port.	Temps.	Demandes.		Ont passé.		Ont échoué.		Honoraires.
	Mois.	Capitaines.	Lieutenants.	Capitaines.	Lieutenants.	Capitaines.	Lieutenants.	$ cts.
Halifax	Novembre	1	1	1	1			15 00
Saint-Jean	do	1	3	1			3	25 00
Québec	Décembre	1		1				10 00
Saint-Jean	do		4		3		1	5 00
Halifax	do	1	3	1	3			15 00
Yarmouth	do	1N* 1C†	1	1N* 1C†	1			18 00
Halifax	Janvier	1	4	1	1		3	30 00
Saint-Jean	do	2	1			2	1	15 00
Yarmouth	do	1	2	1			2	20 00
Halifax	Février	2	6	2	3		3	30 00
Saint-Jean	do	5	4	5	3		1	55 00
Yarmouth	do		3N* 2C†		2N* 2C†		N1*	13 00
Halifax	Mars	4	2	4	1		1	50 00
Saint-Jean	do	2	1	2	1			25 00
Québec	Avril	1	3	1	3			25 00
Halifax	do	1C†	3	1C†	3			18 00
Saint-Jean	do	3	2	3	2			30 00
do	Mai	1	2	1	2			20 00
Yarmouth	do	1	1			1	1	15 00
Halifax	Juin	2	1	2	1			25 00
Québec	do		1		1			5 00
Saint-Jean	do	1	1			1	1	15 00
Yarmouth	do	2	1	2			1	10 00
Halifax	Juillet	2	2	2	2			30 00
Saint-Jean	do	2	2	2	2			15 00
do	Août	1				1		10 00
Halifax	do	2	4	2	3		1	40 00
Yarmouth	do	2				2		20 00
Halifax	Septembre	5	3	4	3	1		60 00
Saint-Jean	do	5	3	2		3	3	55 00
Yarmouth	do	3		2		1		10 00
Saint-Jean	Octobre	4	5	4	1		4	15 00
Halifax	do	2	1	1	1	1		15 00
Yarmouth	do		2		1		1	10 00
Total		63	74	50	46	13	28	769 00

*Navigation au long cours. †Cabotage.

CERTIFICATS de service accordés.

Cabotage.			Navigation à l'intérieur.		
Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.	Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.
		$ cts.			$ cts.
16		64 00	2		8 00
	3	6 00			
16	3	70 00	2		8 00

RENOUVELLEMENTS délivrés.

Capacité.			Service.		
Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.	Capitaine.	Lieutenant.	Honoraires.
		$ cts.			$ cts.
9	....	45 00	2	....	5 00
....	....	....	....	2	2 50
9	....	45 00	2	2	7 50

Un certificat de lieutenant au long cours a été accordé à un capitaine dont la chambre de commerce avait suspendu le certificat et il lui a été imposé en conséquence un honoraire de $5.

W. H. SMITH,
Président.

ANNEXE No 7.

RAPPORT SUR LA LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE POUR LA SAISON DE 1891.

OTTAWA, 10 novembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis parti d'Owen-Sound le 4 mai dernier pour continuer le relèvement de la côte nord-est de la baie Georgienne, entre les îles McCoy et Moose-Point, y compris les différents chenaux qui conduisent à Parry-Sound.

La ligne de relèvement de la côte ayant été tracée en 1890, le travail de l'été dernier consistait exclusivement en sondages; on les a faits en eau peu profonde dans deux bateaux, et dans le navire en eau profonde. Le nombre de milles marins sondés dans les deux bateaux a été de 1,320, et de 860 dans le navire.

Cette section est la partie la plus accidentée de toute la côte nord-est de la baie Georgienne: il y a plus de 4,000 îles et de sèches sur la côte relevée dans la dernière saison. On a découvert nombre de récifs, dont plusieurs se trouvent à une grande distance au large des îles extérieures, et sur la route de la navigation générale.

Beaucoup d'écueils de cette côte laurentienne surgissent brusquement du fond, ce qui nécessite un sondage très minutieux pour qu'on soit sûr de ne pas les manquer.

Il y a quatre chenaux qui mènent à Parry-Sound, le plus profond, offrant l'accès le plus direct de l'ouest, est celui tout au sud du phare de Red-Rock.

Dans ce chenal il n'y a pas moins de 20 pieds d'eau qu'on peut diriger jusqu'à la ville de Parry-Sound. Les vapeurs d'un tirant de 10 pieds et n'ayant pas plus de 120 pieds de longueur peuvent prendre le passage intérieur par la Pointe au Baril, s'ils arrivent du nord.

Les steamers venant du sud peuvent prendre le chenal par Lone-Rock, qu'on appelle le chenal Waubuno ou Burrit, et où l'eau a une profondeur d'au moins 15 pieds.

Le vapeur-poste, d'un faible tirant d'eau, de Midland et Penetanguishene, prend le passage au sud-est de l'île Parry, connu sous le nom de chenal sud.

Il existe nombre de récifs dans toutes ces passes, ce par quoi se caractérisent les eaux de la côte nord, et la navigation a besoin de nouveaux secours avant que des navires d'un fort tirant puissent s'aventurer en toute sûreté dans le détroit de Parry. En jetant un coup d'œil sur la carte générale de l'Amérique du Nord, on voit que Parry-Sound est près de la ligne la plus courte qu'on peut tirer des districts à céréales de l'ouest à Montréal, et l'on n'a pas perdu cela de vue, dans le cas qu'il deviendrait port transcontinental.

Les rives dans le voisinage de la ville sont propres à la construction de quais suffisants pour desservir une grande flotte de navires d'un fort tirant d'eau.

Le seul phare qu'il y ait maintenant à l'approche de Parry-Sound, est celui de Red-Rock, l'îlot le plus au sud du groupe désigné sur l'ancienne carte sous le nom d' "îles des Sauvages." Ce phare est très utile, non seulement pour la navigation locale, mais aussi pour le cabotage en général. Mais pour rendre le détroit navigable la nuit, il faudrait en sus quatre autres phares qui serviraient de feux d'alignement.

On a marqué les emplacements des centres de ces phares qu'on suggère de construire en coulant du plomb dans des trous pratiqués dans les rochers, et tout près on a placé de larges flèches. De petites balises sont érigées au-dessus de ces marques.

Un résultat important de l'hydrographie de cette localité, c'est qu'on a déterminé les positions de plusieurs hauts-fonds dangereux pour des navires d'un grand tirant d'eau.

Un sondage méthodique au large de cette côte fait voir que les écueils dont j'ai entendu parler diversement, ne sont ni aussi près de la surface ni aussi nombreux qu'on le supposait, parce que les capitaines de navires ont donné au même roc des positions différentes.

Le capitaine d'un navire, sur une route qui est nouvelle pour lui, voit un haut-fonds, conjecture de quelle profondeur d'eau il est couvert, et en détermine la position de son mieux sur l'ancienne carte dressée sur une petite échelle. Un autre voit le même roc, fait un calcul différent de sa profondeur et de sa position, et ainsi il arrive parfois que le même haut-fonds se trouve fixé dans une demi-douzaine d'endroits différents.

Sur une côte comme la côte nord-est de la baie Georgienne, cette incertitude subsistera jusqu'à ce qu'une levée hydrographique détaillée la fasse disparaître.

La température n'a pas été aussi favorable pour son travail qu'en 1890, car bien qu'il n'y ait pas eu beaucoup de gros temps, cependant on a eu en somme bien du vent, et il a presque toujours donné sur la côte.

On comprendra mieux la persistance de ces vents soufflant sur la côte par le fait que tout un mois durant je n'ai pu trouver la chance de faire un examen de quelques hauts-fonds, pour lequel il m'aurait suffi d'une demi-journée.

Après le milieu de septembre, nous n'avons pas eu une heure de calme pendant le jour, mais comme l'expérience m'avait fait prévoir cela, j'avais réservé du travail à faire dans des endroits abrités, de sorte qu'il ne s'est guère passé de jour sans qu'on pût faire quelque chose.

L'absence de la crue ordinaire d'été a été un phénomène exceptionnel, et quelle qu'en ait été la cause, elle a nui gravement à la navigation, non seulement dans le voisinage du théâtre de mes opérations, mais dans les chenaux peu profonds des lacs en général. Je crois moi-même que la baisse des eaux qu'on remarque depuis quatre ans, et qui a atteint son point culminant l'été dernier, n'est que temporaire. Les relevés tenus par le ministère des travaux publics du Canada à Little-Current, Algoma, et à Milwaukee par des ingénieurs des Etats-Unis, font voir que, de 1881 à 1887, l'eau a été autant au-dessus du niveau moyen qu'elle est à présent au-dessous. Je pense donc qu'elle montera de nouveau les années prochaines.

Néanmoins, tant que nous n'aurons à nous en rapporter qu'à la mémoire incertaine des plus anciens habitants, il y aura toujours de l'incertitude sur la question de savor si les eaux des lacs sont sujettes à des fluctuations temporaires, ou si leur niveau baisse constamment. Outre son intérêt scientifique, la connaissance du mouvement des eaux des grands lacs, en vue du commerce à venir, peut être d'une grande importance économique pour l'approfondissement de havres et la construction de canaux.

Je suggère donc respectueusement qu'on pose des pierres indicatrices par exemple à Collingwood, Sarnia, Port-Colborne et Kingston, semblables à celle installée par le ministère des travaux publics sur ma recommandation, dans l'intérêt de la levée hydrographique, à Little-Current, île Manitouline ; et que vos agents à ces ports soient chargés de marquer la hauteur de l'eau au moins une fois par jour pendant la saison de la navigation.

A la demande des propriétaires de navires de Parry-Sound, j'ai tracé certaines lignes qui pourront servir aux bâtiments pour vérifier leur boussole, quand seront érigées les balises nécessaires.

Je retournai à Owen-Sound le 23 octobre, et avant de désemparer le navire, j'employai une couple de jours à établir une série de balises pour vérifier l'erreur de la boussole, sur les bords de la partie large du détroit d'Owen.

C'est la municipalité de la ville d'Owen-Sound qui a fourni ces balises.

Les employés de la levée hydrographique ont encore fait preuve de leur zèle accoutumé, et parmi les hommes de l'équipage il n'y a pas eu un seul cas de désobéissance ou d'intempérance.

Je partis d'Owen-Sound le 27 octobre, arrêtant à Toronto pour placer les chronomètres à l'observatoire, et j'arrivai à Ottawa le 29 au matin.

Conformément aux instructions que vous aviez données de faire une étude de Burrard-Inlet, Colombie-Britannique, M. Stewart est parti d'Ottawa le 2 avril pour cet objet ; il a arrêté à Owen-Sound pour prendre des instruments et une couple d'hommes versés dans ce genre de travaux. A cause de l'importance croissante de Burrard-Inlet et de la date de la dernière levée hydrographique, j'ai chargé M. Stewart de faire une nouvelle levée complète sur l'échelle de deux pouces au mille marin, et de faire celle du port de Vancouver sur le double de cette échelle.

Ci-joint le rapport de M. Stewart, dont je suis parfaitement satisfait. Mon temps et celui de mes aides seront tout pris cet hiver à préparer des copies des deux levées pour le graveur et à reviser le *Pilote de la baie Georgienne.*

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
J. G. BOULTON,
Capitaine de frégate, M. R., et ingénieur hydrographique de, l'amirauté.

NOUVELLE LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE BURRARD-INLET.

KINGSTON, 18 octobre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, conformément à vos instructions, je me suis rendu à Vancouver, C.-B., pour faire un nouvelle levée hydrographique de Burrard-Inlet. En y arrivant le 21 avril, je pris une baleinière prêtée par les autorités navales d'Esquimault, et j'installai un marégraphe à l'extrémité ouest du quai du chemin de fer canadien du Pacifique. Du 21 avril au 2 juillet, je continuai jour et nuit des observations sur le niveau des marées, haute et basse, et en déduisis une donnée à laquelle je réduisis ensuite tous le sondages. Cette donnée est un pied au-dessus du zéro du marégraphe et 13·02 pieds au-dessous du haut d'une large flèche pratiquée dans le pilot en fer sud-ouest du quai du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette donnée est aussi la même que celle dont se sont servis les ingénieurs de la compagnie du chemin de fer pour leurs améliorations autour des quais.

Du 25 avril au 1er juillet, tout mon temps à été pris à relever la côte de l'anse de la Pointe Gray à Port-Moody, en comprenant False-Creek et une partie du bras de mer Nord. Après cette dernière date, je me mis aux sondages et je terminai la nouvelle levée hydrographique le 25 septembre, où je fis repeinturer la baleinière et la remis au maître de havre, qui devait la faire mettre à bord du *Sir James Douglas* pour qu'elle fût ramenée à Esquimault.

Deux fois pendant la saison j'ai fait faire des comparaisons simultanées des marées à la Pointe Atkinson, à Vancouver et à Port-Moody, et j'ai constaté qu'il y avait une différence de temps pour la marée haute et la marée basse aux deux premiers endroits, mais qu'il n'y en avait pas beaucoup aux deux derniers. Les différences sont cependant incertaines, comme on peut s'y attendre quand on connaît l'irrégularité des marées sur toute cette côte.

J'ai pris des observations pour la variation magnétique de l'aiguille de la boussole à la Pointe Akinson, à Jéricho, dans la baie Anglaise, à Port-Moody et à Seymour-Creek. vis-à-vis du village de Hastings.

Pendant quelques phases de la marée j'ai trouvé le courant très fort sur toute l'anse, souvent il l'était trop pour les études en bateau même dans une grande baie comme la baie Anglaise, où la direction en était très incertaine.

Dans le cours de la saison j'ai relevé principalement à pied 75 milles marins de la ligne côtière et sondé 450 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM. J. STEWART.

CAPITAINE BOULTON, M.R.,
Levée hydrographique de la baie Georgienne.

ANNEXE No 8.

RAPPORT SUR LE SERVICE DES SIGNAUX.

QUÉBEC, 16 décembre 1891.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport ci-après sur ce service pour la saison de 1891.

Comme dans les années précédentes, il a été envoyé du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent au département, des rapports donnant la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver, de plus le signalement des navires remontant et descendant, tels que transmis par les agents du département.

Les derniers rapports relatifs à la glace de l'intérieur du golfe, y compris Meat-Cove, la partie ouest du Cap-Breton et l'île Saint-Paul, ont été expédiés le 6 mai.

Les derniers rapports sur la glace de l'entrée du golfe, sont du 11 mai; de Meat-Cove et l'île Saint-Paul, et de l'extérieur du golfe, Pointe-Basse, on signalait le 15 mai: temps brumeux, vent d'ouest, banquises impénétrables sur la côte dérivant dans la direction du sud-est.

Ce dernier rapport constate que la glace est restée quinze jours plus tard qu'en 1890.

Du 1er au 20 avril, trois rapports par semaine ont été reçus et transmis, comme dans les mois d'hiver précédents, aux chambres de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., et Québec, à celle d'Halifax, N.-E., ainsi qu'à la presse de Montréal et Québec; aux agents des lignes de paquebots; aux pilotes du Saint-Laurent; à l'agent d'immigration, à la douane et à l'agent du ministère de la marine, à Québec; enfin, à MM. H. Fry et Cie, agents du Lloyd.

A partir du 20 avril, deux rapports ont été reçus et transmis comme ci-dessus. En conformité des instructions contenues dans la lettre du 29 mai, j'ai envoyé des renseignements détaillés sur la température, la direction du vent et le mouvement de la glace à la Pointe-aux-Esquimaux au mois de mars pour la gouverne des goélettes qui font la chasse aux phoques.

Comme dans les deux dernières saisons, à cause des vents de nord et nord-ouest, Saint-Pierre Miquelon, d'après son rapport, n'a pas vu de glace dans ses parages pendant les mois d'avril et mai.

Durant toute la saison de la navigation, on a envoyé des rapports à la salle de dépêches de Sydney-nord.

Comme dans la saison précédente, de la côte nord, de la Baie des Chaleurs, d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, du Cap-Ray et de l'île Saint-Paul, on a signalé de la glace épaisse, tantôt pénétrable et tantôt impénétrable, pendant la plus grande partie de la saison, surtout dans la dernière partie; les vents de nord et nord-ouest ont chassé la glace du golfe et les navires remontant n'en ont pas rencontré, sauf ceux venant du sud-est de l'île Saint-Paul.

Les navires remontant le fleuve n'ont pas rencontré de glace jusqu'aux environs des Rochers-aux-Oiseaux. La limite extrême du banc de glace était à 40 milles au nord des Rochers-aux-Oiseaux.

Le bureau a fourni aux agents d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'île Saint-Paul, du Cap-Ray et de la Pointe-Basse, C.-B., quand le port de Sydney a été ouvert, tous les renseignements sur la température, le vent, le mouvement et l'état de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires qui pourraient les demander.

Le port de Sydney est resté ouvert jusqu'au 3 février—trois jours plus tard que dans la dernière saison. Il était rouvert le 15 avril, quatre jours plus tôt qu'en 1890.

Le port de Pleasant-Bay, îles de la Madeleine, a été ouvert le 9 avril, sept jours plus tard qu'à la dernière saison. Six goélettes sont parties ce jour-là pour les fonds de pêche aux phoques; elles ont rencontré à l'extérieur de la glace épaisse et pénétrable.

Je n'ai pas reçu avis de la date de l'ouverture du détroit de Canso, mais le 26 avril on mandait qu'il était plein de glace, et qu'un certain nombre de navires attendaient pour se frayer un passage.

Le port de la Pointe-aux-Esquimaux, sur la côte nord, est resté fermé par une glace épaisse et impénétrable jusqu'au 2 avril, où la flotte de goélettes équipées pour la chasse aux phoques a réussi à en sortir, faisant voile pour cette destination. La plupart se sont dirigées vers les Rochers-aux-Oiseaux et l'île Saint-Paul. Elles ont eu peu de succès ; quelques-unes sont revenues à vide, d'autres avec 50 de ces bêtes à fourrure, la plus favorisée en a emporté 300.

Voici quelle était cette flotte avec le nombre des hommes :—

	Hommes.
Stella Maris	12
Amelia	12
Marie du Sacré Cœur	12
Eugénie	12
Gleaner	12
Java	10
Labrador	10
Pioneer	10
D. Cronan	10
Marie-Anne	10
C.M.G.P	10
Sainte-Marie	10
Elizabeth	10
Phœnix	8
Acara	8
St-Joseph	6
16 navires	162

Comme dans les années précédentes, la capture des phoques sur les bords des îles de la Madeleine a été bonne. Le 3 avril on a tué 300 jeunes phoques ; le 4 avril 1,400, et le 31 mars 300 autres, soit un total de 2,000. Je n'ai pas reçu de relevé de la pêche faite par les goélettes.

Janvier.

Il s'est formé très peu de glace sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'au mois de janvier. Il n'y en a pas eu dans le golfe jusqu'au 1er de ce mois, où d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'île Saint-Paul et du Cap-Ray est venue la nouvelle que la glace se formait vite, et les stations du fleuve signalaient une glace épaisse et impénétrable de toutes parts. Le thermomètre était descendu à 22° au-dessous de zéro. Pas de glace sur la côte nord ni sur la côte est du Cap-Breton. Dans la deuxième semaine, la glace parut dans la baie des Chaleurs, et le 31 une grande tempête de neige avec vent d'est éclata sur la côte est du Cap-Breton.

Toutes les stations du fleuve et du golfe signalèrent une forte tombée de neige, avec vents de nord à nord-ouest.

Février.

Vents de nord à nord-ouest, avec neige, pendant la première moitié du mois. La seconde moitié a été comparativement douce avec vents de sud à sud-est. Toutes les stations, sauf celle du Cap-Ray, ont télégraphié que la glace était épaisse, impénétrable, aussi loin que pouvait porter le regard.

Mars.

Comme l'année dernière, ce mois a encore commencé par du temps doux ; il est tombé très peu de neige ; pluies partielles. Le thermomètre sur la côte nord a marqué une moyenne de 34° et de 42° sur la côte sud.

11 mars.—Manicouagan signale des bancs de glace impénétrable, couverts de glace. Pas de glace signalée au Cap-Ray et à l'île Saint-Paul.

28.—La goélette à vapeur *Diver* et deux autres goélettes sortent de leurs quartiers d'hiver.

31.—La goélette à vapeur *Diver*, capitaine Fournier, affrétée par le ministère des douanes, sort du port en destination de l'île Saint-Charles, au large de la Pointe-aux-Esquimaux, à la recherche de la goélette faisant la contrebande, *Busy*, capitaine Bouchard, de l'île aux Coudres. A la demande du ministère des douanes, il n'a pas été fait rapport des mouvements de cette goélette. Le mois finit par des vents de nord à nord-est.

Pas de glace signalée à l'île Saint-Paul et au Cap-Ray, mais à toutes les autres stations, de la glace épaisse et impénétrable partout.

31.—Du Cap-Ray on signale un vapeur descendant en destination de Saint-Jean, Terreneuve, tout chargé de phoques. Pas de glace en vue.

Tous les ports sur la côte nord sont fermés par une glace épaisse, impénétrable.

La goélette *Marteau* est arrivée de Tadoussac à Québec le 30, avec un chargement de bois de chauffage. C'est un des premiers arrivages.

Avril.

Vents de sud à sud-est dans le haut du fleuve et du golfe, et fort vent nord-est dans le bas; glace épaisse, impénétrable dans la baie des Chaleurs, sur la côte du Cap-Breton et aux îles de la Madeleine; pas de glace dans le haut du golfe jusqu'à la Pointe-au-Père. Ce dernier endroit ainsi que Tadoussac à l'entrée du Saguenay sont restés accessibles aux navires pendant la plus grande partie de l'hiver.

3 avril.—Du Cap-Ray on signale un vapeur de pêche au phoque lourdement chargé, en route pour la mer à 6 heures du matin.

6 avril.—De la Baie-du-Renard, Anticosti, on signale deux goélettes qui font, à la hauteur de la baie, la chasse aux phoques.

6 avril.—De Heath-Point on signale cinq goélettes, éloignées dans les glaces, à l'est.

10 avril.—Du Cap-Ray on mande que la flotte du golfe pour la chasse aux phoques n'a pas eu de succès ; les vents d'ouest-nord-ouest ont tenu la glace trop au loin.

11 avril.—La glace du Cap-Rouge descend, laissant une éclaircie d'eau d'environ ½ mille; refoule encore; encore solide.

12 avril.—Un vapeur de pêche aux phoques, chargé, descend, au large du Cap-Ray.

15 avril.—De la Pointe-au-Père à Anticosti et au Cap-Ray, fort vent d'est; pas de glace en vue. Aux îles de la Madeleine, à Meat-Cove, à l'île Saint-Paul, partout glace épaisse, impénétrable.

15 avril.—Premier avis de Saint-Pierre, Miquelon.—Temps clair; froid; fort vent de nord-ouest ; pas de glace.

23 avril.—La glace du Cap-Rouge est partie aujourd'hui.

Ouverture de la navigation.

1er avril.—La goélette *Salmon Queen* arrivée de la Malbaie; est repartie le 3 du courant.

2 avril.—La goélette *Maria Stella*, avec une cargaison générale, part pour la Malbaie.

10 avril.—Le paquebot *Alert* sort de ses quartiers d'hiver et mouille au quai de la Reine.

Le phare flottant *Manicouagan* part pour son poste ; il arriva à la pointe du jour le 22 à la hauteur des hauts-fonds.

Premiers départs de vapeurs de la Grande-Bretagne pour Québec et Montréal.

15	avril.—Paquebot	*Grecian*, de Londres.
16	" "	*Peruvian*, de Glasgow.
16	" "	*Sardinian*, de Liverpool.
17	" "	*Lake Superior*, de Liverpool.
17	" "	*Toronto*, " "
17	" "	*Alcides*, de Glasgow.

Premier steamer signalé.

23 avril—Ile Saint-Paul—Temps clair; vent de nord-ouest; pas de glace; remontant, à 8 heures du matin, paquebot *Charrington.*

Premiers arrivages de vapeurs transatlantiques.

26 avril.—Le paquebot *Charrington,* parti de Messine le 3 avril pour Montréal, signalé au large de l'île Saint-Paul le 23 du courant, est arrivé au port à 9 heures, ce matin. Le capitaine dit qu'il rencontra de la glace à 30 milles au sud-est de l'île Saint-Paul; qu'il passa cette station et vit un grand banc de glace à 10 heures de la matinée; gouverna au nord-est l'espace de 40 milles, et de là se dirigea sur la pointe est d'Anticosti; vit très peu de glace, et n'en vit pas d'Anticosti à Québec.

27 avril.—Le paquebot *Sardinian,* parti de Liverpool le 16 avril, arrivé au port le 27, à 6.30 a.m., fait rapport qu'il rencontra de la glace le 25, à 30 milles en aval des Rochers-aux-Oiseaux, et s'en trouva dégagé à 20 milles à l'ouest; vit un grand nombre de phoques sur la glace. Pas de glace de là à Québec.

28 avril.—Le paquebot *Alcides,* parti de Glasgow le 17 avril, arrivé au port le matin à 7.30, fait rapport qu'il a été retenu deux heures par un banc de glace au large des Rochers-aux-Oiseaux.

29 avril.—Le paquebot *Lake Superior,* parti de Liverpool le 17 avril, arrivé au port ce matin à 7.45, fait rapport que le 26, pendant que soufflait un vent frais du nord-est, accompagné d'une neige abondante, il rencontra un banc de glace à environ 40 milles à l'est des Rochers-aux-Oiseaux, et ne put s'y frayer un passage. Le 27, temps clair, fit à peu près 20 milles au nord-est et contourna le côté nord de ce banc de glace. Passage libre de là à Québec.

29 avril.—Le paquebot *Toronto,* parti de Liverpool le 17 avril, arrivé au port ce matin à 8.20, fait rapport qu'il eut du brouillard des bancs aux Rochers-aux-Oiseaux, où il rencontra un banc de glace épaisse, impénétrable. A été retenu par cette glace depuis 1 heure de l'après-midi du dimanche, 26, jusqu'au lundi, à 7 heures du matin, soit 19 heures. De là à Québec, pas de glace. A vu plusieurs navires dans la glace, capturant des phoques, qui paraissaient abonder.

28 avril.—Du Cap-Ray on signale l'arrivée de la goélette *Magpie* avec un chargement de 900 phoques.

30 avril.—Avis du Cap-Ray. Il pleut; barque remontant.

30 avril.—De l'île Amherst, îles de la Madeleine, on signale une glace épaisse, pénétrable, sur une largeur de 8 milles, à la hauteur de cet endroit. Le paquebot *St. Olof,* avec les malles, des passagers et une cargaison de Pictou, Nouvelle-Ecosse, est à côté de cette glace.

2 mai.—Le paquebot *Vancouver,* parti de Liverpool le 23 avril, arrivé au port à 9.30 du matin, dit qu'il n'a pas rencontré de banc de glace dans le golfe ni en dehors.

4 mai.—La Basse-Pointe mande que l'entrée du port de Sydney est bloquée par la glace. Léger vent d'est; glace épaisse, impénétrable, dérivant à l'est sud-est. Les vapeurs *Bonavista* et *Thames* y sont pris de manière à ne pouvoir s'en tirer; ils s'en sont dégagés le 6 du courant.

Départ du premier steamer transatlantique.

6 mai.—Le paquebot *Alcides,* capitaine Rolls, sort aujourd'hui du port pour Glasgow.

Premier voilier arrivé au port.

7 mai.—La barque *Nelson,* capitaine Sheen, partie des Barbades le 15 avril, est arrivée aujourd'hui.

L'an dernier, le premier vapeur transatlantique est arrivé le 26 avril. Même date que pour le premier arrivé cette année. Le premier voilier est arrivé cette année, comme je l'ai déjà dit, le 7 mai, et l'an dernier le premier est arrivé le 8 mai

Arrivée du dernier steamer.

Le steamer *Greetlands,* de Sydney, avec un chargement de houille, est arrivé le 21 novembre.

Départ du dernier steamer transatlantique.

Le steamer *Lake Winnipeg*, avec une cargaison générale et des passagers, est parti de ce port le 24 novembre, à la pointe du jour, en destination de Liverpool.

Le yacht à vapeur américain est parti de Québec le 29 novembre, pour Halifax et Boston.

La goélette à vapeur *Anna McGee*, capitaine J. Caouette, est partie de ce port le 5 décembre, à 1 heure p.m., en destination de la baie Ellis, pour opérer le sauvetage de l'équipage de la barque norvégienne *Anna*, naufragée à quarante et un milles en aval de cet endroit le 23 novembre. Quoi qu'on ne pût prendre terre de la goélette, on réussit à faire monter à bord l'équipage, composé du capitaine, de deux lieutenants et de huit matelots, et on arriva le lundi, 14, à 3 heures de l'après-midi.

Le remorqueur américain *Pentagaet*, est parti de ce port le 7 décembre, mais pour revenir parce qu'il faisait eau.

Départ du dernier voilier.

Le navire *America*, en destination de Greenock, est parti de ce port le 22 novembre.

Détroit de Belle-Isle.

Le premier steamer qui a passé par le détroit cette année est le *Cremore*, de Hambourg—ce fut le mardi, 30 juin. Dit qu'il n'y avait pas de banc de glace ; quelques banquises à l'entrée du détroit ; quelques-unes sur la côte du Labrador, mais nulle sur la côte de Terreneuve.

Le steamer *Escalona*, parti de la Tyne le 13 juin, est arrivé ici le 30. A fait rapport qu'à dix-sept milles de Belle-Isle il trouva le détroit rempli de bancs de glace épaisse ; ne pût se ménager un passage ; fit le tour par le Cap-Ray.

Le steamer *Toronto*, parti de Liverpool le 26 juin, a passé par le détroit. A fait rapport qu'il avait rencontré nombre de banquises et des bancs de glace épaisse du pôle arctique dans le détroit jusqu'à la Pointe Amour, où la glace était impénétrable.

Baie du Renard, Anticosti, 27 juin.—Arrivée de la goélette *Surprise* de la côte du Labrador et de Belle-Isle. Le capitaine fait rapport qu'une glace très épaisse s'étend tout le long de la côte occidentale et dans le détroit de Belle-Isle.

La grippe sévissait beaucoup sur la côte du Labrador et avait déjà fait des victimes.

Le tout respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE A.

RAPPORT SUR LA GLACE, ETC., DANS LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE, PAR LES AGENTS AU CAP BAULD, TERRENEUVE; BELLE-ISLE; FORTEAU, ILE VERTE; CAP NORMAN ET POINTE RICHE, TERRENEUVE; DE DÉCEMBRE 1890 AU 1ER SEPTEMBRE 1891.

Belle-Isle.

6 octobre 1890.—Première tombée de neige, deux mois plus tôt que l'année dernière. Il tomba encore de la neige les 3, 4, 17, 19, 23, 26 et 29 novembre.

6 décembre 1890.—Steamer de Terreneuve faisant route vers le sud, le dernier navire vu dans le détroit.

Du 1er au 15 décembre.—Vents variables—il est tombé beaucoup de neige pendant cette moitié du mois.

15 décembre.—Il commence à se former de la glace feuilletée, et pendant le reste du mois il n'y a pas eu de glace en assez grande quantité ou d'une assez grande étendue pour empêcher la navigation.

Neige les 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30 et 31 décembre.

Janvier 1891.—Pendant ce mois la glace s'est formée en grandes nappes et il n'y a pas eu de grand refoulement à cause des vents variables ; la journée la plus

froide du mois a été celle du 17, 15° au-dessous de zéro, et grands frais de nord-est les 19, 20 et 21, les plus gros du mois.

Banquises.

2 janvier	3 en vue
5 "	3 "
9 "	4 "
15 "	3 "

Les 1, 3, 4, 12, 18, 23, 26 et 27 janvier, il est tombé de la neige en grande quantité.

Février.—Dans le mois, à cause du froid qu'il a fait, la glace s'est vite formée pendant toute la première moitié du mois. Dans la dernière moitié, temps doux; vents d'ouest-sud-ouest. Une bonne quantité de glace a été chassée du détroit pendant 15 jours du mois.

20 février.—A 9 heures du matin, le thermomètre marquait 22° au-dessous du zéro. Ça été le mois le plus froid de l'année.

Banquises.

Une banquise s'est échouée et est restée à l'île Blanche, visible presque tout le mois durant.

1er, 3, 6, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 22, 27, 28 février.—Il est tombé de la neige en petite quantité.

25 février.—Averse; vent de sud-sud-ouest.

Mars.—Tout ce mois a été exceptionnellement doux; très peu de glace jusqu'à la dernière semaine, où les vents d'est-nord-est ont amené une bonne quantité de glace en nappes unies.

2, 4, 6, 16, 18, 29.—Chute de neige.

13 mars.—Cinq steamers au sud-est, faisant la pêche des phoques.

15 mars.—Un steamer au sud-est.

20 mars.—Deux goélettes au large de l'entrée de Quirpon.

25 mars.—Une goélette au sud.

Avril.—Bonne quantité de glace éparse dans le détroit jusqu'au 9, où il s'éleva des vents d'ouest qui régnèrent jusqu'au 13, débâclant le détroit à l'est jusqu'au cap Bauld. La goélette de pêche au phoque *Blooming Queen* a fait escale le 18; c'est le premier navire qui ait touché ici ce printemps; a fait rapport que les steamers de pêche du phoque ont fait de bonnes captures, et que les goélettes n'ont pas aussi bien réussi.

27 mars.—Cette goélette, au large de l'île Blanche, a perdu aujourd'hui deux hommes de son équipage, une de ses chaloupes ayant chaviré.

1er avril.—Les deux phares flottants partis pour la saison.

8, 19, 20, 23, 24, 26, 28 avril.—Chute de neige.

Banquises.

Du 1er avril au	6	1 en vue.
do	7	4 do
do	8	6 do
do	9	7 do
do	10	8 do
do	15	2 do
do	16	3 do
do	18	4 do
do	20	3 do
do	23	4 do

3 avril.—Le steamer *Leonard* et une goélette au large du cap Bauld.

4 avril.—Deux steamers au sud-est.

7 avril.—Deux steamers à l'est.

10 avril.—Trois steamers à l'est.

20 avril.—La goélette *Beulah* débarque un équipage de pêcheurs au port de l'Alouette et fait route vers le sud.

Du 1er au 6 mai.—Forts vents d'est, brouillard et pluie. Le détroit est resté rempli de glace jusqu'au 19, où les vents d'ouest et sud-ouest la chassèrent jusqu'à cette île.

20 mars.—Grand refoulement de glace au sud-est. Glace étale disséminée à l'ouest d'ici.

25 mars.—Un peu de glace du cap Bauld au cap Norman. Il n'y en a pas en vue à l'est.

26 mai.—Un peu de glace venant du détroit le long de la côte sud—goélette *Beulah* en destination du port de l'Alouette.

30 mai.—Le vapeur *Neptune*, de Saint-Jean, Terre-Neuve, mouillé au débarcadère, y laissant un équipage de pêcheurs, fait rapport qu'il y a de la glace en assez grande quantité au sud.

23 mai.—Un bateau a traversé de Quirpon avec les malles.

Banquises.

Une moyenne de 40 banquises en vue pendant tout le mois.

1er juin.—Un peu de place venant le long de la côte du Labrador.

4 juin.—Une bonne quantité de glace descend du détroit par des vents d'ouest.

9 juin.—Goélettes *Beulah*, *Harmony* et *Columbia* se dirigent vers le sud.

15 juin.—Glace étale à l'est.

17 juin.—Steamer *Greenland* allant à l'ouest. 20 goélettes dans la glace à l'ouest.

19 juin.—Steamer *Kite* faisant route vers l'ouest.

21 juin.—Glace éparpillée—3 goélettes à l'ouest. 7 autres à l'est.

22 juin.—Glace épaisse. Un vapeur à 2 mâts à côté du bord est de la glace.

24 juin.—13 goélettes se dirigeant au nord.

26 juin.—Le steamer *Benagar*, de Liverpool, allant à Pictou, mouillé au large du débarcadère. Glace venant à l'est.

28 juin.—Glace fondante à l'ouest. Une goélette à l'ancre dans l'anse.

4 juillet.—100 goélettes allant au nord ; un vapeur de la ligne Thompson parti, à 4 heures du matin.

8 juillet.—Arrivée d'un steamer à 2 mâts.

10 juillet.—Arrivée d'un steamer de la ligne Donaldson à 2 heures de l'après-midi. 100 goélettes allant au sud.

Pas vu de glace après cette date, une moyenne de 35 banquises.

1er août	vu 8	banquises.
2 do	" 6	
3 do	" 6	
4 do	" 5	

Cap Bauld.

Cette station, à une distance de quelques milles seulement de Belle-Isle, a eu le même temps pendant toute la saison, mais la glace, poussée par les vents d'ouest-nord-ouest, serra la côte.

Cap Norman.

Comme à Belle-Isle et au cap Bauld, la première neige tomba ici en octobre, mais ne resta pas ; il en tomba de nouveau en novembre 1890. Elle commença de fondre dans la seconde moitié d'avril.

6 janvier 1891.—Il se forme de la glace feuilletée ; le détroit reste fermé en mars, avril, et jusqu'au 27 mai. Il y a eu quinze jours de neige en janvier, onze en février, six en mars, cinq en avril, quatre en mai, un en juin.

31 mai.—Pas de glace visible.

3 juin.—Passage du premier steamer allant à l'intérieur.

9 juin.—Premier steamer en route pour l'étranger.

17 juin.—Détroit rempli de glace ; on ne voit pas d'éclaircie d'eau.

20 juin.—Détroit rempli de glace.

24 juin.—Pas de glace vue dans le détroit après cette date—sauf des banquises qui ont continué d'y paraître en bon nombre jusqu'en septembre. Pas une après ce mois.

Du 16 au 25 juin.—De vingt-quatre à trente banquises vues chaque jour.
Du 1er au 30 juillet.—Dix-huit banquises en moyenne vues chaque jour.
5 juillet.—Cinquante-cinq banquises en vue.
10 juillet.—Cinquante-quatre banquises en vue.
Du 1er au 30 août.—Quatre en moyenne chaque jour pendant seize jours.
Du 1er au 30 septembre.—Deux en moyenne par jour pendant douze jours—les deux dernières vues le 30.

Ile Fourteau et île Verte.

Les rapports de ces deux stations se ressemblent beaucoup ; il suffira d'en donner un en détail.

Forteau.

2 novembre 1890.—Première neige, 6½ pouces dans ce mois, 20½ pouces en décembre, 10 pouces en janvier 1891, 35 pouces en février, 17¼ pouces en mars, 4 pouces en avril, 3 pouces en mai et 1 pouce en juin.

La plus basse température a été celle du 27 février ; le thermomètre est descendu à 27° au-dessous de zéro.

	Maximum.	Minimum.
Janvier 1891	12—30°	17—20°
Février 1891	28—35	21—27
Mars 1891	40	11
Mai 1891	50	30
Avril 1891	42	15
Juin 1891	60	40
Juillet 1891	24 42	10
Décembre 1890	35	7

15 décembre 1890.—Glace feuilletée couvrant les fonds de pêche; tous les rets durent être enlevés:

Janvier et premiers jours de février 1891.—De la glace épaisse en nappes couvre le détroit; 6 à 7 pouces d'épaisseur.

Février et mars.—Glace épaisse et banquises venant du nord.

Avril.—Jusqu'au 3 juillet, la glace refoule dans le détroit, quelques jours exceptés.

29 mai.—Une goélette allant à l'est.

2 juin.—Le *Neptune*, le premier steamer venu de Terreneuve, arrive du sud-est.

Cap Ray, Terreneuve.

La première neige est tombée en décembre et il y a eu dix-huit jours de neige en janvier; pas de glace pendant ce mois; quinze jours de neige en février.

13 février.—Formation de la première glace feuilletée.

Du 14 au 28 février.—Glace peu épaisse. Vents de nord-ouest à distance et sur la côte.

Du 1er au 2 mars.—Glace dérivant au sud-est.

Du 3 au 16 mars.—Pas de glace en vue.

7, 17 et 27 mars.—Chute de neige.

Du 17 au 27 mars.—Glace peu épaisse sur la côte et en vue, dérivant au sud-est.

4 et 8 avril.—Neige.

8 mai.—Grande tempête de neige avec forts vents de nord-ouest. C'est la seule neige tombée dans le cours de ce mois.

Pas de glace vue en avril ni en mai.

1er mai.—Passage du premier vapeur en route pour le Saint-Laurent; 3 mai, trois vapeurs.

Le tout respectueusement soumis.

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, décembre 1891

ANNEXE "B."

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, de décembre 1890 à avril 1891.

Décembre 1890.				Janvier 1891.				Février 1891.				Mars 1891.				Avril 1891.			
Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	9 a.m.	4 p.m.	9 p.m.
	°	°	°		°	°	°		°	°	°		°	°	°		°	°	°
1	30	34	34	1	16	19	8	1	16	14	0	1	10	16	22	1	19	20	17
2	12	0	– 3	2	6	12	10	2	– 15	– 10	– 12	2	27	17	12	2	12	19	17
3	– 3	5	6	3	19	23	17	3	– 16	– 9	– 7	3	– 3	5	4	3	19	20	18
4	12	29	32	4	8	6	2	4	26	7	0	4	0	9	20	4	25	27	34
5	27	19	4	5	0	3	7	5	– 12	– 10	– 9	5	27	31	33	5	35	33	34
6	0	12	17	6	10	13	17	6	– 9	– 7	– 2	6	34	35	34	6	34	33	30
7	20	26	26	7	24	29	26	7	10	10	– 4	7	37	39	36	7	30	33	32
8	19	10	10	8	18	20	10	8	– 9	– 7	– 5	8	39	37	35	8	29	33	30
9	8	10	16	9	6	7	5	9	– 3	2	4	9	36	33	31	9	28	34	30
10	16	17	20	10	14	16	14	10	– 3	6	7	10	33	37	33	10	29	34	30
11	22	27	20	11	0	3	6	11	19	17	14	11	37	33	30	11	30	36	33
12	28	30	26	12	10	26	36	12	14	10	0	12	30	33	30	12	32	36	31
13	20	16	10	13	28	9	3	13	– 7	– 2	– 7	13	27	30	29	13	36	38	39
14	2	6	8	14	6	9	12	14	– 16	– 11	– 11	14	32	36	36	14	34	32	30
15	10	8	7	15	11	10	0	15	– 13	– 9	– 5	15	36	30	28	15	16	21	22
16	6	8	5	16	36	29	36	16	– 1	13	1	16	19	17	20	16	25	34	31
17	8	10	10	17	– 15	– 8	6	17	– 7	2	– 7	17	19	26	24	17	29	35	34
18	12	19	21	18	4	4	0	18	– 7	0	5	18	19	22	19	18	30	37	34
19	34	36	12	19	– 2	3	0	19	– 4	– 2	– 16	19	22	26	12	19	33	34	26
20	0	– 2	– 3	20	12	14	16	20	– 22	– 8	– 7	20	5	10	8	20	18	20	19
21	– 5	0	– 2	21	20	25	25	21	– 7	– 2	5	21	12	17	19	21	19	26	26
22	16	12	10	22	10	10	7	22	16	18	16	22	26	24	23	22	17	24	26
23	10	10	12	23	13	26	24	23	– 15	– 10	– 7	23	27	35	33	23	24	26	24
24	20	21	10	24	21	19	16	24	– 7	0	3	24	33	32	33	24	30	34	34
25	6	3	0	25	17	20	15	25	7	23	33	25	35	36	34	25	32	34	33
26	– 2	4	2	26	16	17	13	26	37	37	34	26	17	30	34	26	34	36	34
27	16	23	27	27	10	9	3	27	30	24	27	27	37	35	34	27	33	36	34
28	26	18	12	28	– 4	3	3	28	10	10	8	28	34	33	31	28	36	37	35
29	6	2	2	29	5	6	2	...	.....	.....	....	29	34	31	30	29	35	36	35
30	10	14	16	30	– 5	0	2	...	.....	.....	....	30	24	21	20	30	36	36	35
31	16	18	20	31	5	9	9	...	.....	.....	....	31	20	23	23	..	.....	.....	.....
Pl. basse température 21 déc., 9 a.m.				Pl. basse température 17 janvier, 9 a.m.				Pl. basse température 20 février, 9 a.m.				Pl. basse température 3 mars, 9 p.m.				Pl. basse températ. 2 avril, 9 a.m.			
Pl. haute températ. 19 déc., 4 p.m.				Pl. haute températ. 16 janvier, 9 a.m.				Pl. haute températ. 26 février, 9 a.m.				Pl. haute températ. 8 mars, 9 a.m.				Pl. haute températ. 13 avril, 9 p.m.			

Le signe (–) avant les chiffres signifie au-dessous de zéro.

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, décembre 1891.

ANNEXE

STATIONS DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORE ET DE FLEUVE ET GOLFE

	Stations de signaux.	Bureau de télégraphe	Phare.	Pavillons.	Sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnies de télégraphe.
	RIVE SUD DU						
1	L'Islet	Bur. de tél.		Pavil.		41	Cie Grand Nord-Ouest
2	Rivière-du-Loup	do	Phare	do		95	do
3	Pointe-au-Père	do	do	do		157	do
4	Petit-Métis	do	do	do		197	do
5	Matane	do	do	do		....	do
6	Cap-Chatte	do	do	do		230	do
7	Rivière-Martin	do	do	do		255	do
8	Cap de la Madeleine	do	do	do		288	do
9	Pointe-Renommée	do	do	do		318	do
10	Cap-Rosier	do	do	do		339	do
	RIVE NORD DU						
11	Port-Neuf	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		145	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
12	Manicouagan	do		do		187	do do
13	Pointe-des-Monts	do	Phare	do		224	do do
14	Ile aux Œufs	do	do	do		246	do do
	COTE DE GASPE						
15	Cap-Désespoir	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		372	Cie Grand Nord-Ouest
16	Pointe-au-Maquereau	do	do	do		394	do
	COTE DU NOUVEAU-						
17	Pointe-Escuminac	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		450	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
	ILE						
18	Pointe-Ouest	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		328	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
19	Pointe-Sud-Ouest	do	do	do		358	do do
20	Pointe-Sud	do	do	do		408	do do
21	Heath-Point	do	do	do		428	do do
	ILES DE LA						
22	Grosse-Isle	Bur. de tél.		Pavil.		467	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
23	Ile Amherst	do	Phare	do		471	do do
	CAP-BRETON,						
24	Meat-Cove	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		529	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
25	Low-Point	do	do	do	Sémaphore	575	do do
	ILE SAINT-						
26	Main-Station	Téléphone		Pavil.		528	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
	TERRE-						
27	Cap-Ray	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		542	G. F. et Cies Câble Anglo-Amér., W. U et G. N.-O.

C.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Prix pour dix mots et pour mots additionnels.	Date de l'établissement.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Appointements, par année, du ministère de la marine.
25c. et 1c..	28 oct. '79.	Mme J. B. E. Fortin....	L'Islet....	L'Islet	Qué...	$50
do ..	16 nov. '81.	L. T. Puize	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata	do ..	50
do ..	22 nov. '79.	John McWilliams	Pointe-au-Père..........	Rimouski	do ..	50
do ..	17 nov. '79.	Jules Martin..... ...	Petit-Métis.......... .	do	do ..	50
do ..	5 nov. '79.	P. Desjardins.....	Matane	do	do ..	50
do ..	19 sept. '79.	Trefle Côté.............	Cap-Chatte	Gaspé	do ..	50
do ..	23 sept. '79.	Jean Gauthier..........	Rivière-Martin..........	do	do ..	50
do ..	9 oct. '79.	J. F. Sasseville.........	Cap de la Madeleine.....	do	do ..	50
do ..	14 oct. '80.	James Ascah...........	Rivière-au-Renard......	do	do ..	50
do ..	20 oct. '79.	J. B. Vien.............	Cap-Rosier........	do	do ..	50
FLEUVE SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c..	1er juin '83.	Dorelas Tremblay.......	Portneuf (en bas).......	Saguenay.......	Qué ..	$50
do ..	15 août '83.	P. O. Bonenfant........	Manicouagan	....	do ..	
do ..	19 oct. '83.	L. F. Faffard...	Pointes de Monts..	....	do ..	50
do ..	12 oct. '86.	Paul Côté..	Ile aux Œufs...	. ...	do ..	50
SUR LE GOLFE.						
25c. et 1c..	17 juin '80.	James Beck	Cap-Désespoir....	Gaspé..........	Qué ..	$50
do ..	22 mai '80.	Auguste Bertrand	Port-Daniel......	do	do ..	50
BRUNSWICK.						
40c. et 2c..	2 juill. '85.	Henry Phillipps........	Pointe Escuminac......	Northumberland	N.-B..	$50
D'ANTICOSTI.						
$1.05 et 6c.	1er oct. '81.	Auguste Malouin	Ile Anticosti *viâ* Gaspé..	Gaspé	Qué...	
do ..	18 oct. '80.	E. Pope............	do ..	do	do ..	
do ..	27 juill. '81.	Jean Nadeau......	do ..	do	do ..	
do ..	20 juill. '81.	Thomas Gagné	do ..	do	do ..	
MADELEINE						
$1.05 et 7c.	17 août '80.	A. Le Bourdais.........	Iles Madeleine *viâ* Pictou	Gaspé	Qué...	
do ..	11 juin '81.	William Cormier	do N.-E..	do	do ..	
NOUVELLE-ECOSSE.						
30c. et 2c..	7 nov. '81.	A. R. MacDonald	Meat-Cove, C.-B.........	Victoria.....	N.-E.	
do ..	1er août '81.	J. G. Peters.........	Low-Point, C.-B........	Inverness....	do ..	$50
PAUL.						
50c. et 3c..	1890........	S. C. Campbell.........	Sydney-Nord, C.-B......	Victoria	N.-E.	
NEUVE.						
$1.05 et 10c	3 nov. '82.	E. R. Rennie...........	Cap-Ray................	....	Terre-neuve.	$50

H. J. McHUGH, *inspecteur du service des signaux.*

ANNEXE No 9.

RAPPORT DU SURINTENDANT DE LA POLICE DE LA RADE DE QUÉBEC, POUR LA SAISON DE 1891.

QUÉBEC, novembre 1891.

Ce corps a subi, cette année, une nouvelle réduction par suite de laquelle il se compose de 18 hommes en tout, pour que les dépenses ne dépassent pas le montant des recettes perçues pour son soutien sur les navires. Le nombre de voiliers et autres bâtiments transatlantiques ayant beaucoup diminué, il a fallu exercer une stricte économie pour arriver à ce resultat. A moins que les vaisseaux venant à ce port n'augmentent en nombre chaque année, il n'est pas besoin d'augmenter le nombre des agents de police. Le principal devoir qu'ils sont appelés à remplir, est d'empêcher les désertions et le racolage. Je regrette de dire que le moyen auquel recourent les capitaines de navires pour se procurer des matelots afin de compléter leurs équipages contrecarre l'action de la police dans l'accomplissement de ce devoir.

Pour qu'on comprenne comment la désertion est ouvertement encouragée, je vais essayer d'expliquer le système adopté ici pour se procurer de matelots. Un navire arrive au port de Québec. Bientôt après des racoleurs induisent une partie de son équipage à deserter. Ils n'y manqueront pas. Quand ce navire est prêt à prendre la mer, se trouvant à court d'hommes, le capitaine fait venir un embaucheur et traite avec lui pour qu'il les lui fournisse; l'embaucheur amène des hommes au bureau d'engagement, où ils sont régulièrement engagés et signent leur contrat, mais ils ne se rendent pas à bord du vaisseau, qui, de son poste de chargement, a descendu le courant et n'attend plus qu'eux pour faire route vers l'océan. Pendant ce temps, l'embaucheur a guetté sa chance, s'est assuré du nombre nécessaire de matelots, en les racolant d'un navire nouvellement arrivé, et les tient tout prêts. Le capitaine qui vient de perdre quelques hommes soupçonne qu'ils sont sur le navire en partance, il appelle la police à son aide; on fait une perquisition minutieuse, sans trouver ses déserteurs, et dès que la police s'en retourne au port, l'embaucheur sort de quelque cachette avec sa chaloupe, met ses hommes à bord, et le bâtiment part sur-le-champ pour la mer. Ces derniers ont remplacé ceux qui ont signé le contrat et ne se sont pas rendus à bord, car le capitaine a droit de prendre des remplaçants. A cause de la rareté des hommes, l'impôt du sang, comme on l'appelle, une prime par homme, variant à \$5 à \$25 chaque, se paie aux racoleurs qui les fournissent. On cite des cas où les racoleurs ont eu la prime et la paie en avance de chaque matelot embarqué par eux, empochant ainsi de \$35 à \$40 par homme, qui, tous avaient simplement été volés d'un bâtiment et mis à bord d'un autre. On dit que deux capitaines, en comparant leurs notes, ont découvert qu'ils avaient effectivement acheté les matelots l'un de l'autre.

Quand on leur parle de cela, les capitaines et autres déclarent ne pouvoir offrir de remède à cette détestable pratique, et je regrette de dire que c'est devenu une coutume. De cet état de choses il résulte que les efforts de la police de la rade de Québec n'ont pas beaucoup empêché l'embauchage et les désertions. Tant que les matelots seront rares dans tous les ports d'Amérique, et que les navires ne trouveront pas d'autres moyens de se procurer des hommes, et continueront de recourir au système actuel, la police sera presque impuissante.

Le 14 novembre, comme il n'y avait que trois ou quatre bâtiments dans le port, et que le racolage n'avait plus de raison d'être, je renvoyai onze agents; le service pour le reste de la saison fut fait par les quatre officiers et le mécanien du steamer, tous furent congédiés le 30 novembre, à l'exception du mécanicien, qui restera employé quelques jours de plus pour désemparer la machine, etc., comme d'habitude.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,

Surintendant de la police de la rade de Québec.

ANNEXE No 10.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1891.

(Règlements établis pour la gouverne des quais, le 12 juin 1889.)

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunérations allouées.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Ontario.				$ cts.
Ile Cockburn	Alfred Monck	30 mai 1889	25 p. 100 des perceptions	41 98
Goderich	Aucun			
Inverhuron	do			
Kingsville	S. A. King	5 mai 1890	25 p. 100 des perceptions	201 43
Morpeth	Richard Wade	— avril 1885	25 do	41 76
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888	25 do	40 80
Sault-Sainte-Marie	W. H. Plummer	2 jan. 1890	$100 par an. sur les perc.	806 74
Southampton	James Johns	12 sept 1890	25 p. 100 des perceptions	20 00
Summerstown	Don. Ward	4 juin 1891	25 do	Rien.
Wiarton	H. R. A. Eby	10 déc. 1890	25 do	Rien.
				1,152 71
Québec.				
Anse Saint-Jean	Aucun			
Baie Saint-Paul	do			
Berthier	Chas. Bouffard	24 mars 1890	25 p. 100 des perceptions	23 25
Carleton	Jos. Cauchon	4 juin 1889	$50 par an. sur les perc.	142 70
Cascades	Aucun			
Chicoutimi	do			
Isle aux Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890	25 p. 100 des perceptions	Rien.
Lacolle	B. V. Naylor	2 juil. 1886	25 do	18 66
Les Eboulements	Aucun			
L'Islet	P. Plonde	17 fév. 1890	25 p. 100 des perceptions	7 40
Malbaie	Aucun			
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889	25 p. 100 des perceptions	258 77
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890	$50 par an. sur les perc.	105 28
Pointe-aux-Orignaux	Aucun			
Rivière-Ouelle	do			
Rivière-du-Loup	do			
St-Alphonse de Bagotville	do			
Ste-Cécile du Bic	do			
St-Jean d'Orléans	do			
St-Laurent d'Orléans	do			
Tadousac	do			
Trois-Pistoles	do			
				556 06
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig	Aucun			
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888	25 p. 100 des perceptions	Rien.
Barrington	Aucun			
Bayfield	Edward Randall	25 août 1888	25 p. 100 des perceptions	83 17
Anse Belliveau	Ambrose Thérieau	25 août 1888	25 do	Rien.
Broad Cove Marsh	Aucun			
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 oct. 1882	20 p. 100 des perceptions	Rien.
Canada-Creek	C. E. Eaton	23 nov. 1888	25 do	14 24
Anse du Cap	Jacob Deveau	2 août 1889	25 do	50 94
Centreville	W. M. B. Dakin	25 août 1888	25 do	34 77

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunérations allouées.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Nouvelle-Ecosse—Suite.				$ cts.
Ruisseau de Chipman	Jas. Misaner	23 nov. 1888	25 p.100 des perceptions.	10 93
Pointe de l'Eglise	Fred. Belliveau	15 sept. 1888	25 do	111 10
Baie des Vaches	Arch. McKinnon	15 avril 1879	7½ do	2,250 55
Cranberry-Head	Abram Thurston	16 fév. 1889	25 do	Rien.
Anse de Delap	W. R. McCaul	28 nov. 1889	25 do	Rien.
Digby	H. B. Short	9 jan. 1891	25 do	573 02
Tête d'Aigle	Nathan Leslie	9 jan. 1889	25 do	Rien.
Baie-Est	Donald McInnis (fils de Ronald	5 avril 1886	50 do	Rien.
Grand Narrows, comté de Victoria	John P. McNeill	25 août 1888	25 do	27 32
Grand Narrows, comté de Cap-Breton	E. A. McNeill	6 nov. 1888	25 do	Rien.
Havre de Hall	Sydney Roscoe	23 nov. 1888	25 do	Rien.
Hampton	Judson Foster	25 août 1888	25 do	24 52
Harbourville	C. O. Cook	23 nov. 1888	25 do	40 30
Maitland, comté de Hants	C. S. Stuart	5 sept. 1888	25 do	117 46
do co. de Yarmouth	J. W. Raymond	14 avril 1890	25 do	35 00
Margaretsville	T. J. Downie	25 août 1888	50 do	84 31
Anse Météghan	H. T. Deveau	15 sept. 1888	25 do	132 01
Rivière Météghan	Urbain Doucette	31 jan. 1883	20 do	180 28
Pointe de la Milice	Alex. McFayden	21 mars 1889	25 do	5 00
Morden	Wm. Minnis	23 nov. 1888	25 do	20 02
Pointe du Chêne	T. E. Bigelow	3 juin 1876	33⅓ do	302 08
Ogilvie	R. S. Armstrong	23 nov. 1888	25 do	3 28
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 nov. 1888	25 do	44 74
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884	25 do	130 97
Ile Pictou	Aucun			
Plympton	W. K. Smith	8 août 1890	25 p. 100 des perceptions.	11 28
Pointe Brûlée	David Stevenson	23 nov. 1888	25 do	Rien.
Port-George	Jas. E. Slocomb	8 août 1890	25 do	Rien.
Port-Greville	Aucun			
Port-Hood	Alex. McDougald	21 juil. 1890	25 p. 100 des perceptions.	142 80
Port-Hood, île	Aucun			
Port-Lorne	Samuel Beardsley	25 août 1888	25 p. 100 des perceptions.	33 55
Rivière au Saumon	J. M. Deveau	29 nov. 1890	25 do	Rien.
Saulniersville	J. T. Saulnier	25 août 1888	25 do	25 40
Sheet Harbour, rivières Est et Ouest	M. McFarlane	20 mai 1890	25 do	31 14
Ile Tancook	Aucun			
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Tusket-Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889	25 do	Rien.
Victoria, comté de King	Wm. Brown	11 fév. 1889	25 do	10 01
Pubnico-Ouest	N. A. D'Entremont	9 avril 1890	25 do	5 50
Pointe Blanche	Elisha West	9 jan. 1889	25 do	Rien.
				4,535 69
Nouveau-Brunswick.				
Buctouche	Angus Renaud	7 juil. 1887	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Campbellton	Aucun			
Clifton	do			
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891	25 p. 100 des perceptions.	Rien.
Cap Hopewell	Wm. Hamilton	9 avril 1890	25 do	62 37
Saint-Louis	M. Barriault	11 avril 1890	25 do	0 53
				62 90
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale	James Taylor	2 juil. 1885	25 p. 100 des perceptions	78 31
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885	25 do	16 49
Belfast	Thos. McLennan	21 juil. 1890	25 do	90 74
Quai de Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885	25 do	138 03
Anse de Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888	25 do	Rien.

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Date de l'établissement des quais.	Rémunération.	Montant versé au crédit du receveur général.
Ile du P.-E.—Fin.				$ cts.
Pointe de la Chapelle	Ronald McCormack	18 sept. 1885	25 p.c. des perceptions	30 00
Pointe de Chine	W. S. N. Crane	18 sept. 1885	25 do	8 01
Clifton	Wm. McKay	22 sept. 1886	25 do	7 52
Crapaud et jetée Victoria	James Day	12 mai 1890	25 do	93 65
Georgetown	James Bourke	2 juillet 1885	25 do	68 02
Quai de Hickey	Jas. J. Macdonald	15 oct. 1889	25 do	Nil.
Rive de Higgins	Vacant			
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888	25 p.c. des perceptions	35 02
Rive de Kier	H. S. McNutt	3 nov. 1885	25 do	45 22
Pointe Lewis	Jos. A. Macdonald	15 avril 1891	25 do	86 73
Quai de McGee	Vacant			
Rivière à la Loutre	Edward Henderson	2 juillet 1885	25 p.c. des perceptions	Nil.
Jetées de Montague, Lambert et Stevens	Peter Keith	5 mai 1890	25 do	109 92
Havre Murray	W. Sharam	11 juillet 1889	25 do	12 96
Creek de Neuf-Milles	Edward Harrington	29 oct. 1885	25 do	Nil.
Cardigan-Nord, Newport	Donald McIntyre	2 juillet 1885	25 do	32 40
Pinette	Hector D. Morrison	18 sept. 1885	25 do	15 00
Pownal	Alex. McRae	2 oct. 1885	25 do	55 21
Baie Ste-Marie	C. H. Lewellin	2 juillet 1885	25 do	51 61
Souris	B. McEachern	3 juin 1884	25 do	84
Rustico-Sud, Pont du Banc d'Huîtres	Jos. Doucette	2 oct. 1885	25 do	34 46
Rivière à l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885	25 do	44 32
Rivière Tignish	Ben Gaudet	5 sept. 1888	25 do	Nil.
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 oct. 1885	25 do	97 72
Pointe de l'Ouest	Vacant			
Ile Wood	M. H. McMillan	16 mai 1889	25 p.c. des perceptions	17 24
				1,169 42

RÉCAPITULATION.

Ontario		$1,152 71
Québec		556 06
Nouvelle-Ecosse		4,535 69
Nouveau-Brunswick		62 90
Ile du Prince-Edouard		1,169 42
Total des droits de quai perçus		$7,476 78
A ajouter—Honoraires reçus par les capitaines de ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—		
Capitaine de port de New-Richmond, Qué	$ 1 50	
do Saint-Jean, Qué	149 50	
do Cap-Canso, N.-E	12 90	
do Halifax, N.-E	19 50	
do Jetée Internationale, N.-E	4 00	
do Yarmouth, N.-E	3 00	
do Chatham, N.-B	64 00	
do St. Andrew's, N.-B	10 50	
do Nanaïmo, C.-B	65 90	
		329 00
Revenu total des quais et ports		$7,805 78

N.B.—A l'exception de ceux de la Baie des Vaches et de Digby, les maîtres de quais ne sont pas tenus d'envoyer des états de leurs perceptions avant la fin de l'année civile. Le présent état fait voir les sommes reçues par le département et placées au crédit du receveur général à venir jusqu'au 30 juin 1891. A plusieurs quais qui n'en avaient pas, il a été nommé des gardiens depuis le 30 juin.

ANNEXE N° 11.

54-55 VICTORIA,

CHAPITRE 36.

Acte concernant l'expédition du bétail.

(Sanctionné le 30 septembre 1891).

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le présent acte peut être cité sous le titre : *Acte de l'expédition du bétail.*

2. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

(*a.*) L'expression "ministre" signifie le ministre de la marine et des pêcheries ;

(*b.*) L'expression "inspecteur" signifie un inspecteur pour les fins du présent acte seulement;

(*c.*) L'expression "certificat" signifie un certificat délivré en vertu et pour les fins du présent acte seulement ;

(*d.*) L'expression "navire" signifie tout navire employé à la navigation ; et l'expression "navire transportant du bétail" signifie tout navire employé au transport du bétail de tout port ou lieu du Canada à tout autre port ou lieu en dehors du Canada, n'étant pas un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ou de Terreneuve, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Bermudes, ou d'aucune des îles des Antilles, ou du Mexique, ou de l'Amérique du Sud.

3. Le gouverneur en conseil pourra faire des règles et règlements pour la santé, la protection et le transport en sûreté du bétail sur les navires ; et ces règles et règlements seront publiés dans la *Gazette du Canada* et auront force de loi à compter de la date postérieure qui y sera désignée pour leur entrée en vigueur.

4. Le gouverneur en conseil pourra nommer des inspecteurs et fixer la rémunération qui leur sera payée sur les honoraires perçus en vertu des dispositions du présent acte ; et tous honoraires perçus par un inspecteur, en sus du chiffre de la rémunération ainsi fixée, seront remis par lui au ministre des finances et receveur général pour former partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

(2.) A tout port pour lequel il n'aura pas été nommé d'inspecteur en vertu du présent acte, le gardien de port nommé par le gouverneur en conseil sera d'office l'inspecteur.

(3.) A tout port où il n'y aura pas de gardien de port ainsi nommé et pour lequel il ne sera pas nommé d'inspecteur en vertu des dispositions du présent acte, le principal officier des douanes à ce port sera d'office l'inspecteur.

(4.) Chaque inspecteur devra, aussitôt que possible après le trente-unième jour de décembre de chaque année, fournir au ministre un état par écrit des honoraires perçus par lui en vertu des dispositions du présent acte pendant l'année, et de la manière dont il les aura employés.

5. Le gouverneur pourra établir un honoraire à payer sur chaque tête de bétail expédié par tout navire transportant du bétail ; et aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire ayant du bétail à bord avant que cet honoraire ne soit payé.

6. Tout certificat délivré par un inspecteur sera fait en triple exemplaires, dont l'un sera remis au capitaine ou à l'agent du navire, un autre au principal officier des douanes au port d'où partira ce navire, et le troisième sera gardé par l'inspecteur.

7. Aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire transportant du bétail avant d'avoir reçu le certificat d'un inspecteur, attestant le nombre de bestiaux que ce navire est propre à transporter, ainsi que le nombre réel qu'il y a

à bord pour le voyage projeté, et que ce navire est navigable, et que les aménagements pour le transport du bétail sont approuvés par lui, et aussi, si ce bétail est logé sur le pont supérieur ou tillac, que les abris ou aménagements sont suffisamment forts et solides pour garantir la sûreté du bétail pendant le voyage, et que toutes les prescriptions des règles et règlements alors en vigueur, au sujet de la santé, de la protection et du transport en sûreté du bétail sur les navires ont été suivies.

(2.) Quiconque enverra ou tentera d'envoyer, ou contribuera à envoyer ou tenter d'envoyer en mer, et tout capitaine qui prendra ou tentera de prendre la mer avec ce navire, sans avoir au préalable obtenu ce certificat, sera coupable de délit ; et de plus, le navire répondra d'une amende de mille piastres, et pourra être saisi et détenu par tout préposé des douanes, en tout temps et en tout lieu où il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de cette saisie soient payés.

(3.) Une poursuite sous l'empire du présent acticle ne sera intentée que par le ministre ou avec son consentement.

(4.) Un délit en vertu du présent article ne sera pas puni sur conviction sommaire.

8. Lorsqu'un navire transportant du bétail se sera conformé aux prescriptions ci-dessus et aura obtenu un acquit ou congé à quelque port ou lieu en Canada, et que n'ayant pas à bord autant de bestiaux que son certificat lui permet d'en avoir pour le voyage projeté, il se rendra à un autre port ou lieu en Canada afin de compléter son chargement de bétail, le capitaine de ce navire notifiera à l'inspecteur, avant de partir, son intention de le faire ; et il sera alors du devoir de l'inspecteur du premier port de partance de notifier à l'inspecteur du port auquel le navire doit compléter son chargement de bétail, l'intention du capitaine, le nombre de bestiaux à bord et le nombre que le certificat permet de transporter durant le voyage projeté.

(2.) Dans ce cas, le navire, à son arrivée au port où il doit compléter son chargement de bétail, ne prendra pas d'autre bétail avant que l'aménagement pour ce nouveau bétail ait été inspecté et approuvé par l'inspecteur du port, qui certifiera que le surcroît de bestiaux pris à bord du navire n'en portera pas le nombre au delà du chiffre autorisé par le certificat délivré pour le voyage projeté, et que les dispositions prises peur le transport de ce surcroît de bestiaux sont approuvées par lui.

(3.) Aucun préposé des douanes ne donnera d'acquit ou congé à aucun navire pour le bétail additionnel pris à bord avant d'avoir reçu le certificat de l'inspecteur mentionné au présent article.

(4.) Tout capitaine de navire qui manquera de se conformer aux prescriptions du présent article, et qui prendra ou tentera de prendre la mer sans s'y être conformé, encourra une amende de mille piastres, et ce navire répondra de l'amende et pourra être saisi et détenu par tout officier supérieur des douanes, en tout temps et en tout lieu où il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de la saisie soient payés.

9. Le capitaine de tout navire qui prendra la mer ou qui tentera de prendre la mer avec un plus grand nombre de bestiaux à bord que celui autorisé par son certificat pour le voyage projeté, encourra une amende de mille piastres, et le navire répondra de l'amende et pourra être saisi et détenu par tout officier supérieur des douanes, en tout temps et en tout lieu ou il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de la saisie soient payés.

10. Toute amende recouvrée en vertu des dispositions du présent acte sera versée à la caisse du ministre des finances et receveur général, pour faire partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

11. Rien de contenu au présent acte ne sera censé modifier ou affecter en quoi que ce soit les dispositions des actes de la trente-quatrième Victoria, chapitre trente-trois, intitulé : *Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec* ; de la trente-sixième Victoria, chapitre 11 intitulé : *Acte pour amender les actes concernant les gardiens de port à Montréal et à Québec ;* de la quarante cinquième Victoria, chapitre quarante-cinq, intitulé : *Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal ;* ou du chapitre quatre-vingt-cinq des Statuts revisés, intitulé : *Acte concernant les gardiens de port ;* mais les

dispositions ci-haut contenues seront, à l'égard des ports auxquels s'appliquent respectivement les dits actes, interprétées comme supplémentaires et non comme dérogatoires aux dits actes.

RÈGLEMENTS CONCERNANT L'EMBARQUEMENT DU BÉTAIL DANS LES PORTS DU CANADA.

En vertu de l'autorité conférée au gouverneur en conseil par l'article 3 de l'Acte concernant l'expédition du bétail. 54-55 Victoria, chapitre 36, intitulé: *Acte concernant l'expédition du bétail*, les règlements suivants sont établis au sujet des navires qui transportent du bétail d'un port ou lieu quelconque du Canada à quelque port ou lieu que ce soit en dehors du Canada, mais n'étant pas un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ni de Saint-Pierre ou Miquelon, ni des Bermudes, ni d'aucune des îles des Antilles, ni du Mexique, ni de l'Amérique du Sud.

Définition.—Dans les présents règlements l'expression "animaux" signifie les taureaux, les bœufs et les vaches, ainsi que les taures d'un an et de deux ans.

DEMANDE D'INSPECTION.

N° 1. Le capitaine, propriétaire ou agent de tout navire ayant l'intention de prendre du bétail à son bord pour le transporter hors du Canada, devra, si d'après les dispositions de l'acte précité ce navire doit être inspecté, en demander l'inspection par écrit à l'inspecteur du port où le bétail doit être embarqué, sur quoi l'inspecteur prendra les mesures nécessaires pour inspecter le navire et décider s'il est sûr, en état de prendre la mer, et propre au transport du bétail pour le voyage projeté.

Si l'inspecteur est satisfait du navire, il informera le propriétaire, capitaine ou agent qu'il lui est permis d'aménager le navire selon les exigences des présent règlements; mais si le navire a déjà été aménagé pour le transport du bétail, d'une manière non conforme aux présents règlements, l'inspecteur devra exiger que l'on se conforme en tout à ces règlements avant de délivrer son certificat.

ESPACE.

N° 2. Les animaux gras logés sur le pont supérieur ou tillac, ou sur tout autre pont, devront avoir chacun un espace de 2 pieds 8 pouces francs de largeur sur 8 pieds francs de longueur, et de pas moins de 6 pieds 3 pouces de hauteur (mais les parcs à moutons n'auront pas moins de 7 pieds de hauteur, divisés en deux compartiments d'une hauteur de 3 pieds 6 pouces chacun), et dans aucun cas il ne sera permis de mettre plus de quatre têtes de bétail dans chaque parc, si ce n'est au bout d'une rangée où il pourra en être mis cinq ensemble; mais il pourra néanmoins être mis dans un parc cinq animaux du poids de 1,000 livres au moins chacun, communément appelés "animaux d'engraissement" (*Stockers*), au lieu de quatre animaux gras. A l'égard de l'espace à donner aux moutons, pas plus de 8 ou 9 moutons compteront pour un bœuf gras, suivant le gré de l'inspecteur. Il faudra donner aux vaches pleines le même espace qu'aux bœufs gras.

PONTS.

N° 3. Il ne sera pas transporté de bétail sur plus de trois ponts; et chaque pont sur lequel il sera transporté du bétail devra être pourvu d'une ventilation suffisante, ainsi que ci-dessous prescrit.

AMÉNAGEMENT DU TILLAC OU PONT SUPÉRIEUR.

No 4. *Epontilles en bois.*—Les épontilles devront être de bonne épinette blanche saine, mesurant pas moins que 3 sur 5½ pouces, placées à des distances convenables des cintres, contre la lisse du navire et assujéties à la lisse par un crampon de fer forgé de ⅝ pouce au moins, à vis et écrou. Si le pavois est à jour le pied des épontilles devra être assujéti au moyen de pièces de remplissage de 2 x 3 pouces placées en

dehors des batayoles, et à ces pièces le revêtement extérieur sera cloué, et le tout solidement fixé par des boulons à vis et écrou. Un morceau de 2 x 3 pouces ou de madrier de 3 pouces sera fixé à l'extérieur de l'épontille et montera jusqu'au-dessous de la lisse afin de tenir l'épontille en place. Les épontilles extérieures s'élèveront assez haut pour servir d'appui à un garde-corps si la chose est nécessaire à la protection des matelots. Si les pavois sont pleins, le pied des épontilles sera assujéti par un entretoisement de bon bois de 2 x 3 pouces, fixé au dos de chaque épontille. Les épontilles extérieures au-dessus des parcs seront solidement fixées à des solives de 5½ x 2 pouces au moins, courant de l'avant à l'arrière. Les épontilles intérieures devront être placées directement en ligne avec les épontilles extérieures, et posées de façon à ce que leur face de 5½ pouces soit dans le sens de la longueur du navire ; elles seront bien assujéties par le haut à des solives de pas moins de 5½ x 2 pouces, courant de l'avant à l'arrière et solidement fixées par le bas au pont et plancher pour les empêcher de se soulever.

Epontilles en fer.—Des épontilles en fer pourront être employées au lieu des épontilles en bois, et auront un diamètre de 2 pouces au moins; elles seront posées dans des emboîtures de fer en haut et en bas et fixées à boulon et écrou.

Baux.—Les baux ou solives devront être de bon bois sain, de 2 x 6 pouces, convenablement placés, et traverser d'un flanc à l'autre si c'est possible. S'il se trouve quelque construction dans le chemin, alors elles y seront solidement appuyées. Ces solives seront épaulées sur les épontilles et assujéties au moyen d'accores clouées ou autrement solidement attachées aux épontilles.

Couples en fer d'angle.—Des couples en fer d'angle ajustés d'un flanc à l'autre sur le pont supérieur, à 5 pieds de distance l'un de l'autre, pourront remplacer les épontilles de bois et les solives.

Planche de tête ou d'appui.—Les planches de tête n'auront pas moins de 1½ x 12 pouces ; elles seront de bois sain, et solidement fixées aux épontilles du côté du parc. Pour solider la planche un double étai sera placé à chaque bout du parc. Une tige de fer d'un diamètre de ⅝ de pouce passera à travers les doubles étais et la planche de tête, et sera arrêté par une vis et écrou. Dans toutes les planches de tête il sera percé des trous à des distances convenables pour attacher les animaux.

Planches de pied.—Les planches de pied seront des mêmes matériaux que celles de tête, bien clouées aux étais en dedans.

Planches de séparation.—Les planches de séparation seront de bon bois sain, de 1½ sur 12 pouces, posées perpendiculairement et disposées de façon à séparer les animaux en parcs de quatre, ou de cinq au bout de la rangée.

Plancher.—Le plancher du pont sera fait de planches saines d'un pouce, posées de l'avant à l'arrière sur des lambourdes de 2 x 3 pouces placées en travers sur le pont à 18 pouces de distance d'axe en axe, le tout bien cloué.

Les propriétaires de navires doivent soit permettre qu'un doublage soit posé sur les ponts de bois, ou que des arrête-pieds soient fixés au pont. Mais pour les ponts en fer (si des arrête-pieds n'y sont pas permanemment fixés) il faut absolument les doubler en bois afin de pouvoir y assujétir les arrête-pieds.

Arrête-pieds.—Les arrête-pieds seront de bonne épinette blanche ou de pin, ou de bois franc, de 1½ x 3 pouces, posés de l'avant à l'arrière, bien assujétis au doublage ou pont, espacés de 17, 26, 22 et 16 pouces (le premier à 17 pouces de l'auge) cloués, si c'est possible, avec des clous de 4 pouces à des traversins et renforcés par des pièces semblables placées en travers de 18 pouces en 18 pouces et clouées aux traversins.

Bordage extérieur.—Tout le bordage extérieur des navires à pavois pleins ou à jour devra être bien posé de l'avant à l'arrière, et cloué au dos des épontilles, et recouvert de voliges après le 1er novembre. Pour cet objet on se servira d'épinette blanche ou de pin de pas moins de 1¼ pouce.

Planchéiage de l'abri à construire sur le tillac.—Les planches pour cet objet seront de bon bois d'au moins un pouce sur 12 pouces de largeur, et posées sur des traverses à 4 pouces les unes des autres; dans cet espace sera placé un bloc de 4 x 1 pouce aux pièces d'avant et de derrière ainsi qu'aux traverses, de façon à appuyer davantage la

deuxième couverture, qui sera de planches de mêmes dimensions, posées sur les ouvertures de 4 pouces du plancher de dessous.

AMÉNAGEMENTS DU FRANC TILLAC OU PONT INFÉRIEUR.

Epontilles.—Les épontilles seront de bon bois d'épinette blanche sain d'au moins 3 x 5½ pouces, posées à des distances convenables des cintres et de façon à ce que leur face de 5½ pouces soit dans le sens de la longueur du navire, solidement prises entre les deux ponts, et bien entretoisées du haut et d'un flanc à l'autre du navire ; cet entretoisement sera en épinette blanche ou pin de 2 x 3 pouces, et bien abouté contre chaque épontille. Lorsqu'il sera impossible de prolonger ces entretoises d'un bout à l'autre, à cause d'écoutilles, etc., se trouvant dans le chemin, les épontilles seront solidement entretoisées à partir des surbaux d'écoutilles ou autres obstacles empêchant les entretoises d'aller d'une muraille à l'autre. Les têtes de ces épontilles seront renforcées de l'avant à l'arrière par des pièces de 2 x 3 pouces bien clouées à chaque épontille et courant de l'avant à l'arrière jusqu'au bord inférieur des baux du navire, et buttées à chaque bout du compartiment et contre elles-mêmes, ou calées dessus le bau et bien clouées à la tête des épontilles. Si les ponts supérieurs et inférieurs sont de bois les épontilles entre ponts pourront être assujéties par le haut et le bas à chaque pont au moyen de taquets.

Les planches de tête, de pied et de séparation, plancher et arrête-pieds seront des mêmes dimensions que pour le pont supérieur, et assujéties de la même manière, et des trous y seront pratiqués à des distances convenables pour attacher les animaux.

Auges.—Que ce soit sur le tillac ou le franc-tillac, de bons auges d'environ 12 pouces de largeur, devront être établis sur les planches de fond, lorsque ce sera nécessaire. Les auges pour les moutons devront être bien étanches.

Entourage de l'appareil à gouverner.—L'appareil à gouverner devra être recouvert d'une bonne cage lorsque ce sera nécessaire,

Allées.—Les allées entre les parcs devront avoir au moins deux pieds de largeur, sauf à l'avant et à l'arrière, où elles pourront avoir pas moins de 18 pouces sur une distance de 21 pieds 4 pouces à partir de l'extrémité du navire en allant vers le millieu. Il ne sera pas placé ou serré de nourriture pour les animaux dans les allées.

VENTILATION.

N° 5. Chaque compartiment contenant des animaux devra avoir au moins quatre ventilateurs évasés, d'un diamètre de pas moins de 18 pouces à l'intérieur, et excédant 7 pieds de hauteur, dont deux à chaque bout du compartiment, et devra aussi être pourvu d'un nombre suffisant de ventilateurs mus par la vapeur pour fournir une bonne ventilation au bétail.

N° 6. Il ne sera pas placé de bétail le long des allées près de la chambre de la machine, à moins que les côtés de la dite chambre de la machine ne soient recouverts de planches d'un pouce laissant un espace vide de 3 pouces.

N° 7. Il ne sera pas chargé d'animaux sur les écoutilles des ponts au-dessus d'autres animaux ; il ne sera pas non plus chargé de marchandises, de fret ou de nourriture pour le bétail sur les dites écoutilles, mais ces écoutilles seront toujours tenues libres. Cependant, il pourra être mis du bétail sur la plus basse écoutille, pourvu qu'il soit toujours laissé sur cette écoutille un espace libre de 12 pieds carrés ; et il ne sera porté sur aucune partie du navire aucun bétail qui, dans le cours ordinaire de la navigation, pourrait gêner la manœuvre du navire ou des chaloupes.

DIVERS.

N° 8. Sous le pont il sera ménagé un endroit convenable pour arrimer la nourriture des animaux; mais du foin jusqu'à concurrence de 50 livres pour chaque tête de bétail, pour consommation sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent, pourra être placé sur le pont, bien couvert; et ce foin sera le premier employé. L'inspecteur devra s'assurer que la nourriture et l'eau pour le bétail sont de qualité et en quantité suffisantes.

N° 9. Tous les navires porteront pas moins que 4 futailles d'une capacité de plus de 100 gallons pour chaque 100 têtes de bétail, et ces futailles seront emplies de bonne eau fraîche avant de partir, et remplies aussitôt que vidées, à moins que le navire ne soit muni de tuyaux à eau convenablement placés et munis de robinets pour abreuver le bétail.

N° 10. Les expéditeurs de bétail seront tenus de fournir un chef-préposé et des aides qui prendront soin des animaux à bord, et il y aura un homme, y compris le chef, pour chaque 25 têtes de bétail expédiées. Les expéditeurs sont tenus de notifier à l'inspecteur, au moins douze heures avant le départ du navire, le nom du chef qui doit être préposé au soin de leur consignation et les noms de ses aides, et doivent fournir à l'inspecteur une preuve satisfaisante de leur sobriété, expérience, habileté et bonne conduite générale; et chaque tel chef et aide signera le rôle de l'équipage avant que le navire parte pour son voyage, et sera soumis à l'autorité du capitaine; et l'inspecteur veillera à ce que les dispositions pour la nourriture et le couchage du chef-préposé et de ses aides soient aussi bonnes que celles prises pour l'équipage du navire. Chaque engagement de bord signé par le chef et ses aides indiquera clairement les gages devant être payés à chacun. Le chef-préposé et ses aides devront se présenter à l'inspecteur au moins six heures avant le départ du navire.

N° 11. Les animaux seront attachés avec des cordes d'au moins $\frac{5}{8}$ pouce de diamètre, et ces cordes ne serviront qu'une fois.

N° 12. Les faux ponts sur lesquels du bétail aura été chargé, devront être enlevés et nettoyés avant que le navire reçoive une autre cargaison d'animaux.

N° 13. Si l'inspecteur trouvait que quelques-uns des aménagements sont usés, pourris ou ne paraissent pas sûrs, il pourra les faire remplacer avant d'acquitter le navire. Il surveillera aussi le chargement du bétail et verra à ce qu'il soit bien arrimé et attaché, et veillera à ce que l'on se conforme à toutes les prescriptions des présents règlements.

N° 14. Il devra y avoir à bord des condenseurs d'eau en bon état de fonctionnement, et capables de fournir huit gallons d'eau douce fraîche toutes les vingt-quatre heures pour chaque tête de bétail, que le navire soit ou ne soit pas muni de soutes à lest d'eau.

N° 15. Il ne sera pas pris de bétail à bord avant que le chargement de la cargaison soit fini, à moins que l'on obtienne préalablement et par écrit, de l'inspecteur, l'autorisation d'en agir autrement.

N° 16. L'arrière des parcs sera doublé sur une hauteur de quatre pieds, avec des planches d'un pouce clouées au dos des épontilles à l'intérieur, pour que l'arrière des parcs soit affleuré et uni, si l'inspecteur le juge nécessaire.

N° 17 Les ouvrages devront être partout bien cloués et solidement assemblés, le tout à la satisfaction de l'inspecteur.

N° 18. Si le navire n'est pas éclairé à l'électricité, l'inspecteur devra voir à ce qu'il y ait assez de fanaux pour éclairer entre les ponts, lorsqu'il y a du bétail à bord.

N° 19. Il faudra laisser des passages libres pour atteindre les dalots et les tenir nets.

N° 20. Tout différend qui s'élèvera dans l'application des présents règlements au sujet des mesures à prendre pour pourvoir à la santé, à la protection et au transport en sûreté du bétail, sera soumis au ministre de la marine et des pêcheries, qui pourra en décider; ou bien le ministre pourra le référer à toute personne qu'il jugera compétente, et dans l'un et l'autre cas la décision du ministre ou de cette personne sera finale.

ANNEXE No 12.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, en 1891, par le gouvernement canadien, pour services héroïques rendus dans des naufrages de navires canadiens, ou par le gouvernement britannique ou des gouvernements étrangers pour des services de même nature rendus par des navires du Canada dans des naufrages de navires britanniques ou étrangers.

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
M. Heinricks, matelot du steamer allemand *Eider*.	Aidé à sauver l'équipage de l'*Abbie B*, de Windsor, N.-E., en 1885.	29 juillet '85	$15 lui ont été payées en 1892 ; introuvable jusque là.
Capit. Richard Christian, Pat. Christian et Nicholas Christian, de la goélette *Lady of the Lake*, de la Nouvelle-Ecosse.	Sauvetage de 3 hommes en danger de se noyer par suite du chavirement de leur embarcation dans le port de New-London, I.P.-E., en 1890.	18, do '90	Une montre d'argent au capitaine et une lunette binoculaire à chacun des hommes.
I. Iverson et J. Jerqeusen, matelots du brick norvégien *Svea*.	Aidé au sauvetage du capitaine et de l'équipage du *Warren W*, de Charlottetown, I.P.-E., en 1887.	24 déc. '87	$7 à Iverson et $15 à Jerqeusen.
David Comline, premier officier, Peter Wrangle, maître d'équipage, James McManus, W. Neil et H. G. Jones, marins bons manouvriers du steamer anglais *Discoverer*.	Services humains et généreux à l'équipage naufragé du *Rowland*, de Charlottetown, I. P.-E.	1er avril '91	Une lunette binoculaire au premier officier, $12 au maître d'équipage, et $10 à chacun des matelots.
Equipage de la chaloupe de sauvetage du *Valparaiso*.	Vaillants et généreux services rendus au capitaine et à l'équipage de la barque *James Martin*, de Pictou, N.-E.	2 juillet '90	$140.
Angus McDonald, Aspey Bay, C.B.	Vaillants efforts dans le sauvetage d'un mar. de la barq. norv. *Marie*, au mil. d'une tempête.	12 oct. '90	Une lunette binoculaire.
Charles Denly, Ralph Clark, James Skelly, Wm. Graham et Wm. Aldrige, pêcheurs de Collingwood.	Sauvetage de 2 hommes dont l'embarcation avait chaviré.	25 nov. '90	$5 à chaque homme et une lettre de remerciements.
Pedro Juan Zaraqosa, capitaine, Miquel Slovet et Juan de la Bora, marins de la goélette espagnole *Joven Clario*.	Vaillants et généreux services rendus au capitaine et à l'équipage du brigant. *Grace Butler*, d'Halifax, qui était chaviré près de Mayaquez, Porto-Rico	16 juillet '90	Une médaille d'or au capitaine et $15 à chacun des hommes.
Capit. Peter Graham, Dr E. P. McLean, David Fraser, Watkin Williams, James McGlashan et Alcide Proudrot.	Vaillants et généreux efforts dans le sauvetage de 4 hommes de l'équipage de la barqne, *Mclmerly*, de Liverpool, Ang.	12 oct. '90	Une lunette binoculaire a chacun.
Equipage du bateau de sauvetage de Browvershaven, Hollande.	Vaillants efforts en sauvant le capitaine et l'équipage du *Dunrobin*, de Windsor, N.-E., près de Browvershaven, Hollande.	18 oct. '90	Une médaille d'or au patron du navire et $80 à l'équipage.
Mr William W. Clarke, d'Annapolis, N.-E.	Vaillants efforts en sauvant un homme tombé pardessus le bord du remorq. *Weatherspoon*, la nuit, dans le bassin d'Annapolis, N.-E.	16 juillet '91	Une lunette binoculaire.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, etc.—*Fin.*

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
William Funnell, de Gananoque, Ontario.	Sauvetage d'un jeune garçon tombé dans la rivière Gananoque.	23 août '90	Une montre d'argent.
Howard Smith, de Cap-Sable, Nouvelle-Ecosse.	Sauvetage périlleux d'un homme dont l'embarcation avait chaviré dans un endroit dangereux.	— nov. '85	do
Hugh P. Munroe, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage de Whitehead, N.-E.	Sauvetage de la goélette *Sunbeam*, échoué à Whitehead, N.-E.	1er déc. '90	$45.
W. A. B. Smith, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage de Blanche, N.-Ecosse.	Sauvetage du capitaine et de 15 pêcheurs de la goélette américaine *Plymouth Rock*.	11 do '90	$40.
Wm. Berry, patron, et l'équipage du bateau de sauvetage à Port-Stanley, Ontario.	Sauvetage du capitaine, du second et de quatre matelots de la goélette canadienne *E. G. Benedict*.	19 nov. '90	$35.
Mr Jesse O'Brien, de Green Bay, Ontario.	Plongé dans 16 pieds d'eau et ramené à la surface un enfant de 8 ans qui était depuis 20 minutes dans l'eau de la baie Ouest, Manitoba.	— juillet '91	Médaille de bronze de la Société Royale de Bienfaisance.
Huit hommes de la barque norvégienne *Galathea*.	Sauvetage du patron et de 6 hommes du brigantin *Louisa Coipel*, de Yarmouth, N.-E., abandonné en mer.	19 fév. '91	$5 à chaque homme.
Jos. Himmelman, de La Have, Nouvelle-Ecosse, jeune garçon de 10 ans.	Risqué sa vie en essayant de sauver celle d'un camarade d'école qui s'est noyé dans la rivière La Have, N.-E.	19 janv. '91	Attestation sur vélin de la part de la Société Royale de Bienfaisance.
Capitaine A. Hautebert, de la barque française *Emile*, du Hâvre.	Services rendus au capitaine et à l'équipage du brigantin *Alice*, de Windsor, N.-E.	7 déc. '90	Une montre d'or au capitaine.
R. J. Devlin et Walter Dicks, d'Ottawa.	Sauvetage d'un jeune garçon qui allait se noyer dans le canal Rideau.	2 nov. '90	Attestation sur vélin de la part de la Société Royale de Bienfaisance.
Martin Mahoney, capitaine de la goélette *M. L. Breck*, de Kingston, Ontario.	L'équipage de la barque américaine *Chas. C. Ryan*, a été sauvé par le capitaine et l'équipage du *M. L. Breck*.	10 juin '90	Une montre d'or offerte par le gouvernement des Etats-Unis au capitaine Mahoney.
Capitaine E. H. O'Neal, de l'*Aldborough*.	Services rendus à l'équipage du navire allemand *Marcobrunner*, qui s'est échoué en octobre 1889.	— oct. '90	Une montre d'or avec monogramme et portrait décernée par l'empereur d'Allemagne.
Captaine R. L. Salter, du *Marlborough*, de Windsor, N.-E.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Nellie Potter*, abandonnée en mer.	2 mars '90	Médaille d'or décernée par le président des Etats-Unis.

ANNEXE

ÉTAT relatif aux stations de sauvetage

Stations.	Quand établie.	Patron.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bat.
						$
Blanche, N.-E.... .	— sept. 1889.	W. A. B. Smith.	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Cap-Sable, N.-E	....	Gard. de phare..	Pas d'équip. organisé.	....	....	......
Cobourg, Ont......	7 nov. 1882.	D. Rooney......	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Collingwood, Ont....	2 sept. 1885.	P. Doherty......	6	do ..	do ..	575
Ile du Diable, N.-E.	1885. Rétablie en 1890.	Fredk. Edward..	6	do ..	do ..	575
Anse Duncan, N.-E.	1886.	R. E. Monk	6	do ..	do ..	575
Goderich, Ont	21 oct. 1886.	Wm. Babb	6	do ..	do ..	575
Anse aux Har., N.-E.	....	James Dempsey.	Pas d'équip. organisé.	....	....	......
Ile à la Vase, N.-E..	....	Jacob Pitman...	do ..	$80.	....	.... .
Ile Pelée, Ont......	....	A. Henning.....	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1,50 pour chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Ile Pictou, N.-E....	23 nov. 1889.	D. McLean.....	6	do ..	do ..	575
Pte au Peuplier, Ont.	20 avril 1883.	L. Spafford	6	do ..	do ..	550
Port-Hope, Ont.....	6 nov. 1889.	C. R. Nixon....	6	do ..	do ..	620
Port-Mouton, N.-E..	— nov. 1889.	J. Maxwell... .	6	do ..	do ..	575
Port-Rowan, Ont ...	1er oct. 1883.	J. W. McCall...	6	do ..	do ..	.....
Port-Stanley, Ont...	25 juin 1885.	Wm. Berry....	6	do ..	do ..	575

No 13.

entretenues par le gouvernement du Canada.

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.	Services rendus durant la saison de 1891.
			$ cts.	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.	197 70	La goélette américaine *Plymouth Rock* s'est complètement perdue sur l'île Blanche, N.-E., le 11 décembre 1890. L'équipage du bateau de sauvetage de la station de Blanche a sauvé du naufrage le capitaine, le coq et 14 pêcheurs.
Bateau métallique, 16 pds de quille, 5 pds de bau.	Equipement ordinaire. . .	. . . .	. . . . . .	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins. .	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Goderich, Ont.	75 00	
do . . .	do	do . .	. . . .	
do	do	Dartmouth, N.-E.	. . . .	
do	do	do . .	369 00	
do	do	Goderich, Ont.	. . . .	La goélette canadienne *Bavarian* s'est jetée et complètement perdue sur les hauts-fonds au nord du port de Goderich, pendant une tempête, le 31 octobre 1891. L'équipage du bateau de sauvetage de Goderich sauva le capitaine, le second et 4 matelots. Le même bateau de sauvetage a porté secours à la goélette américaine *Edward* pendant une tempête le 17 novembre 1891.
Bateau métallique, 28 pds de quille, 6 pds de bau.	Equipement complet . . .	New-York. .	. . . . . .	
Bateaux de pêche et dorés (non la propr. du gouv.)	. . . .	. . . .	. . . .	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlements, hangar à bateau.	Goderich, Ont.	131 70	
do	do	Dartmouth, N.-E.	230 61	
Qui se vide et se redresse automatiq., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	do	Buffalo, E. U	141 75	
do	do . . .	Godérich, Ont.	. . . . . .	
do . . .	do	Dartmouth, N.-E.	. . . .	
Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E. U	84 98	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau.	do	Goderich, Ont.	. . . .	La goélette *E. G. Benedict* s'est échouée dans le havre de port Stanley, Ont., le 19 nov. 1890. L'équipage dut se réfugier dans le gréement, et fut délivré de sa périlleuse position par les hommes du bateau de sauvetage de Port-Stanley.

ETAT relatif aux stations de sauvetage

Station.	Quand établie.	Patron.	Nombre d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bateau.
						$
Ile de Sable, N.-E..	1885.	Surintendant de l'établissement de secours.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surint. et personnel de l'établissement de secours.		......
Scatterie, N.-E.....	1885. Rétablie, 1890.	Jas. N. Brown..	6	$75 par année et $1.50 pour ch. exercice.	$1.50 p. chaque exercice 2 fois par mois.	......
Ile au Phoque, N.-E.	1880.	Gard. de phare..	Pas d'équipage organisé.	....	....	....
Ile Saint-Paul, N.-E.	....	Surintendant de l'établissement de secours.	do ..	....	....	....
Toronto, Ont.......	1er mars 1883.	Wm. Ward.....	6	$75 par année et $1.50 pour ch. exercice.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Wellington, Ont.....	17 do 1883.	H. McCullough.	6	do ..	do ..	1,400
Whitehead, N.-E...	6 juin 1890..	H. P. Munroe ..	6	do ..	do ..	575
Yarmouth, N.-E....	1886. Rétablie, 1889.	R. Carroll......	6	do ..	do ..	575

A part les bateaux de sauvetage mentionnés, des canots

Pointe-au-Père......	1875.	E. Chamard....	. . ..	$5 par année...	....	128
Isle aux Grues.......	1875.	J. Painchard ...	....	do ..	....	128
Kamouraska	1875.	R. Leblanc	....	do ..	....	128
L'Islet	1875.	J.-B. Dussault..	....	do ..	....	128
Malbaie	1875.	Achille Gagné..	.. . .	do ..	. ...	128
Rivière-du-Loup. ...	1882.	D. Raymond....	....	do ..	....	128
*Rivière-Ouelle......	1886.	G. Mercier......	....	do ..	... .	128
Sainte-Anne	1875.	P. Lafrance.....	....	do ..	....	128
Saint-Jean Port-Joli.	1875.	L. D. Babin....	....	do ..	....	128
Trois-Pistoles.... ..	1885.	D. Damour.....	....	do ..	. ...	128

*Ce canot fut d'abord stationné ici en 1875, puis transféré en 1882 à la Rivière-du-Loup, où l'on jngea qu'il serait plus de service. En 1886, un nouveau bateau fut construit et stationné ici.

entretenues par le gouvernement du Canada—*Fin.*

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1891.	Services rendus durant la saison de 1891.
			$ cts.	
Deux bat. comme ceux décrits plus haut, modèle Dobbins; un bat. de sauvetage ordinaire muni de compartiments hermétiquement fermés; un bat. de sauv. métallique; un bat. à ressac et un bat. exprès, gréé en goél., équipé p. la mer.	Hangar à bateau, équipement complet, etc.	....		
Qui se redresse, etc., de même que les modèles de Dobbins, et bateau de sauv. bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.	26 59	
Bateau de sauv. en bois, 25 pds de long, 6 pds de bau, muni de compartiments imperméables à l'air.	do ..	Halifax, N-E		
Deux bat. à ressac, un 25 p. d. bout à l'aut, 6½ pds de bau, l'aut. 23 pds de l'g, 4 pds 8 pcs de bau.	....	do ..		
Qui se redresse, etc., de même que les modèles de Dobbins.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.	75 00	
do ..	do ..	Buffalo, E-U	174 13	Le 30 août 1891 l'équipage du bateau de sauvetage de Wellington, Ont., a porté secours à la goélette américaine *Owasco*, de Détroit, Mich., qui était en détresse et en partie désemparée.
do ..	do ..	Dartmouth, N.-E.....	206 25	
do ..	do ..	do ..	108 86	

sont stationnés dans la province de Québec, comme suit :—

....	12 avirons, 2 gaffes, câblot et hangar à bateau.	Québec		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		
....	do ..	do		

SUPPLÉMENT

DU

VINGT-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1891.

RAPPORTS

DU

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION

DES

BATEAUX À VAPEUR

DES

COMMISSAIRES DES HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC ET PICTOU

DES COMMISSAIRES DE PILOTES, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS ET MAÎTRES DE HAVRES, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS, ET UNE LISTE DES RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES,

JUSQU'AU 31me JOUR DE DÉCEMBRE 1891.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1892

SUPPLÉMENT.

OTTAWA, 20 février 1892.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-quatrième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, pour l'année 1891. Ce supplément contient le rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, les rapports des commissaires de havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord, les rapports des commissaires de pilotage, des maîtres de ports et préposés à l'engagement des matelots, des gardiens de ports, ainsi qu'une statistique des naufrages et accidents, et l'acte concernant l'inspection des navires à voiles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WM SMITH,

Sous-ministre de la marine.

MATIÈRES.

ANNEXE No 1.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 19 janvier 1892.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal constituant la commission de pilotage, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal couvrant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Vers la fin d'avril, les pilotes Hubert A. Bélisle, Augustin Naud et Cyrille Bélisle, ayant atteint l'âge de 65 ans, furent amenés devant les commissaires pour être examinés, ainsi que l'exige l'Acte de pilotage. Les commissaires décidèrent qu'il était à propos de ne pas renouveler leurs certificats et de les mettre à la retraite à partir du 1er mai.

Le 23 juin, le pilote Athanase Dufresne, âgé de 57 ans, donna sa démission pour cause de mauvaise santé, et son médecin attesta qu'il serait dangereux pour lui de continuer à piloter. En conséquence son nom fut porté sur la liste des pilotes en retraite, à partir du 1er août.

Les quatre vacances ainsi créés furent remplies par les pilotins Arthur Brière, J. S. Labranche, Alexis Perreault et N. Côme Dufresne, qui reçurent leurs brevets de pilotes, les trois premiers le 28 avril et le dernier le 23 juin.

Le pilote George Dufresne qui, à la fin de 1890, avait été suspendu pour cause d'ivrognerie, fut réintégré le 28 avril après avoir reçu un avertissement spécial, les commissaires s'étant convaincus qu'il s'était réformé.

Le relevé ci-joint fait connaître le nom, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé est provenue des services suivants:—

Britanniques.		
Navires à vapeur	$49,249 66	
Navires à voiles	2,950 94	
		$52,200 60
Etrangers.		
Navires à vapeur	$ 2,631 75	
Navires à voiles	978 82	
		3,610 57
Total		$55,811 17

M. Cyrille Bélisle, jeune, de Deschambault, reçut, le 20 octobre, un brevet de pilotin.

La liste suivante donne le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote faisant service sous le contrôle de la commission :—

N°.	Nom.	Age.	Résidence.
1	Nadeau, J. B.	33	Lévis.
2	Naud, Aubert	37	Deschambault.
3	Bouillé, Narcisse	31	do
4	Léveillé, Joseph	28	Batiscan.
5	Sauvageau, Josephat	29	Deschambault.
6	Dussault, Napoléon	29	do
7	Perron, Sévère	33	do
8	Arcand, Barthélemi	29	Lachevrotière.
9	Bellisle, Prudent	28	Deschambault.
10	Arcand, George	27	Lachevrotière.
11	Toupin, Constant	25	Trois-Rivières.
12	Perrault, George	25	Deschambault.
13	Bélisle, Arthur	30	do
14	Bélanger, Charles	21	Lotbinière.
15	Pleau, J. E.	22	Ste-Anne de la Pérade.
16	Hamelin, Théodule	17	Grondines.
17	Perrault, Anthyme	23	Deschambault.
18	Raymond, J. N.	21	do
19	Bélisle, Cyrille	23	do

Il y a eu plusieurs échouages de navires pendant la saison, mais aucun d'une nature grave.

Le 18 mai, le steamer à hélice *Athens*, étant sous la conduite du pilote Joseph Pleau, alla s'échouer immédiatement en aval de la nouvelle jetée Maisonneuve, dans le port de Montréal, en approchant de son mouillage à ce quai.

Une enquête fut ouverte à la demande du capitaine Robertson, et les commissaires, après avoir entendu la preuve, jugèrent que le pilote méritait censure parce qu'il ne s'était pas renseigné sur les abords du nouveau quai avant de prendre la direction d'un navire dans cette partie du port; mais vu le fait que le chenal n'était pas aussi complètement balisé qu'il le sera lorsque la nouvelle jetée sera terminée, ils se contentèrent de donner un avertissement au pilote en faute et de le réprimander.

Le 3 septembre, le navire *Tobique*, conduit par le pilote Gédéon Groleau, et à la remorque du remorqueur à vapeur *Lord Stanley*, toucha aussi fond immédiatement en aval de la même jetée.

Le capitaine McLaren logea une plainte contre le pilote, et ordre fut donné d'ouvrir une enquête ; mais les officiers du navire n'étant pas venus à l'enquête, la cause fut renvoyée.

Par la suite le capitaine expliqua, dans une lettre datée de Batiscan, la raison de sa non-comparution ; mais il était alors trop tard, d'après la loi, pour rouvrir l'enquête.

Le 14 septembre, le steamer à hélice *St. Asaph*, sous la direction du pilote Jean Arcand, fit des embardées en allant à l'ancre, et s'échoua au nord du chenal en aval de la courbe de Varennes.

A l'enquête les commissaires, après avoir entendu la preuve, réprimandèrent sévèrement le pilote d'avoir essayé de mettre à l'ancre dans une partie du chenal peu adoptée au mouillage, et d'avoir mal manœuvré une semaine plus tard lorsqu'une grande bouée-espar rouge fût emportée par l'hélice du steamer au moment où ce dernier quittait la jetée Maisonneuve.

Le 13 octobre, le pilote Caien fut suspendu jusqu'à la fin de l'année pour être monté en état d'ivresse à bord du steamer à hélice *Newminster* de bonne heure le matin du 6 octobre, et avoir ainsi occasionné des ennuis et une perte de temps à l'agent et au capitaine, qui ont dû chercher un autre pilote pour prendre charge du navire.

L'entretien des bouées et balises par la Compagnie Sincennes-McNaughton a été fait à la satisfaction générale des commissaires.

Le tarif de pilotage est le même qui est en vigueur depuis le 5 mars 1877.

En voici un extrait :—

De Québec à Montréal, et *vice versa.*	En montant.	En descendant.
	$ cts.	$ cts.
Pilotage de navires à la remorque de steamers, pour chaque pied de tirant d'eau..	2 00	2 00
do mus par la vapeur do do ..	2 50	2 50
do sous voiles do do ..	2 80	4 20
Déplacement d'un navire d'un quai à un autre dans le port de Montréal, ou du port dans le canal de Lachine..........	5 00	5 00

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du havre constitués en commission de pilotage, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis pour la caisse des pilotes invalides, dont le rapport et l'état annuel certifiés par MM. Riddell et Common, comptables autorisés, nous ont été transmis le 12 du mois courant, ont été comme suit :—

Recettes.

De 4 pilotes, l'honoraire de leur brevet ($10 chacun).......$	40 00
De 2 apprentis pilotes, l'honoraire de leur brevet ($5 chacun)	10 00
Total	$50 00

Dépenses.

A MM. Abbott, Campbell et Meredith, pour services professionnels	$ 32 00	
Pour 20 exemplaires de l'Acte de pilotage	2 00	
A Theo. Robinson, impressions, papeterie, etc....	21 62	
A Charles Gariépy, services comme agent des pilotes à Québec............	600 00	
A Charles Gariépy, pour frais de port............	5 00	
		$660 62

Le déficit de $610.62 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

TABLEAU indiquant le nombre de pilotes lamaneurs sur la liste d'activité le 31 décembre 1891, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, leur résidence, la part de gain de chacun, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle, etc.

N°	Nom.	Age.	Résidence.	Date du certificat.	Nombre de voyages à Montréal.		Nombre de voyages aux localités intermédiaires.		Nombre total de voyages.	Gain à Montréal.	Gain aux ports intermédiaires.	Gain total.	Employé en service spécial ou à tour de rôle.
					A l'entrée.	A la sortie.	A l'entrée.	A la sortie.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Bouillé, Zépherin	62	Deschambault	1er mars '55	14	15	....	....	29	1,667 67	....	1,667 67	Ligne Allan.
2	Dufresne, Athanase	57	do	2 do '62	3	3	....	....	6	191 66	....	191 66	Tour de rôle (mis à la retraite, 23 juin).
3	Gagnon, Pierre	63	Trois-Rivières	27 nov. '66	12	12	2	1	27	1,244 19	89 67	1,333 86	Ligne Allan ; memb. du comité des pil., '91
4	Naud, Onésime	49	Deschambault	16 mars '70	14	15	....	....	29	1,530 03	....	1,530 03	do
5	Hamelin, J. Octave	57	do	16 do '70	15	15	....	....	30	1,130 01	....	1,130 01	Cie de houille Internationale.
6	Chandonnet, Jos.	50	St-Henri de Lauzon, Lévis.	2 août '70	15	15	....	....	30	1,681 24	....	1,681 24	Ligne Beaver ; membre du comité des pilotes, '92.
7	Bouillé, Louis A	54	Deschambault	1er sept. '70	13	13	....	....	26	1,463 35	....	1,463 35	Ligne Allan.
8	Beaudet, Prudent	50	Lotbinière	10 oct. '70	12	12	....	....	24	1,360 40	....	1,360 40	Ligne Dominion.
9	Bellisle, Elzéar	57	Deschambault	10 do '70	15	15	....	....	30	661 40	....	661 40	Thos. Fraser et Cie.
10	Pleau, Joseph	54	Ste-Anne de la Pérade.	10 do '70	7	5	1	1	14	477 94	53 25	531 19	Tour de rôle ; averti et reprimandé, 2 juin.
11	Brunet, Celestin	47	172 rue Jacques-Cartier, Mon'l.	28 fév. '72	14	17	....	....	31	1,559 33	....	1,559 33	Ligne Donaldson.
12	Bellisle, Louis	45	Deschambault	28 do '72	11	11	....	....	22	1,238 94	....	1,238 94	Ligne Dominion ; memb. comité des pil., '92
13	Caien, Damase	53	Portneuf	1er oct. '72	6	4	....	2	12	380 22	68 25	448 47	Tour de rôle ; suspendu depuis le 13 oct. jusqu'à la fin de l'année.
14	Groleau, Ulric	43	Grondines	30 do '72	8	9	....	2	19	676 81	64 00	740 81	Tour de rôle ; memb. comité des pilotes, '91
15	Frenette, Alfred	52	Portneuf	30 do '72	11	15	....	....	26	1,223 13	....	1,223 13	McLean, Kennedy et Cie.
16	St. Amant, Alfred	47	Deschambault	30 do '72	14	15	2	2	33	1,059 79	116 63	1,176 42	Jas. et R. McLea.
17	Bélanger, Phillippe	52	Lotbinière	8 avril '74	7	7	2	2	18	615 90	123 75	739 65	Tour de rôle.
18	Gagnon, Victor	55	Champlain	9 do '74	8	8	....	....	16	856 66	....	856 66	Harling, Ronald et Cie.
19	Perrault. Narcisse	54	Deschambault	10 do '74	14	14	....	....	28	1,448 47	....	1,448 47	R. Reford et Cie ; président du comité des pilotes, 1891 ; réélu pour 1892.
20	Toupin, Trefflé	42	Lac Bouchette, Lac St-Jean.	22 sept. '74	5	10	5	3	23	500 61	224 66	725 27	S. *Petunia* jusqu'au 11 sept., ensuite à tour de rôle pour le reste de la saison.
21	Auger, Cléophas	45	Pointe-Lévis	22 do '74	16	15	....	....	31	1,699 35	....	1,699 35	Ligne Beaver.
22	Desjordy, François	49	Lavaltrie	8 avril '75	8	6	....	....	14	628 13	....	628 13	Tour de rôle.
23	Labranche, Ferdinand	44	Portneuf	8 do '75	11	11	....	....	22	1,241 22	....	1,241 22	Ligne Dominion.
24	Perrault, David	48	Deschambault	9 do '75	16	16	3	3	38	1,266 80	186 93	1,453 73	F C. Henshaw; sec. comité des pilotes, '92.
25	Gauthier, Alexis	43	do	15 janv. '78	10	11	....	1	22	1,074 58	21 56	1,096 14	R. Reford et Cie.
26	Bouillé, Louis Z	41	do	16 do '78	14	14	....	....	28	1,602 48	....	1,602 48	Ligne Allan.
27	Toupin, Joseph	41	Champlain	15 nov. '78	20	19	....	....	39	1,529 75	....	1,529 75	Ligne Black Diamond.

28	Gauthier, Laurent	40	Deschambault	10 déc.	'79	11	11	....	....	22	1,266 00	....	1,266 00	Ligne Dominion.
29	Arcand, Jean	38	do	10 do	'79	6	7	2	4	19	558 30	170 83	729 13	Tour de rôle ; sévèrement réprimandé 29 sept. ; memb. comité des pilotes, 1892.
30	Nault, Deloovie	38	do	10 do	'79	19	21	...	...	40	1,515 62	......	1,515 62	Ligne Black Diamond.
31	Gauthier, Wilbrod	38	do	10 do	'79	14	14	1	...	29	1,582 05	37 34	1,619 39	Ligne Allan.
32	Mayrand, Louis	44	Ste-Anne de la Pérade.	9 do	'80	14	13	...	...	27	1,128 96	....	1,128 96	Ligne Black Diamond.
33	Dufresne, George	42	Deschambault	10 do	'80	7	7	3	3	20	564 88	157 00	721 88	Tour de rôle ; réintégré 28 avril, avec avertissement.
34	Arcand, Norbert	38	Champlain	10 do	'80	17	15	1	1	34	1,236 01	57 65	1,293 66	Hy. Dobell et Cie ; memb.com. des pil., '91.
35	Toupin, Uldéric	36	do	11 do	'80	7	7	1	2	17	679 73	96 93	776 66	Tour de rôle.
36	Bouillé, Tancrède	37	Deschambault	11 do	'80	10	13	....	...	23	1,190 08	....	1,190 08	Ligne Hansa ; sec. comité des pilotes, 1891.
37	Arcand, Nestor	35	do	20 fév.	'84	16	16	...	....	32	1,214 79	....	1,214 79	Ross et Cie, Québec.
38	Nault, John	34	do	20 do	'84	9	8	...	...	17	904 75	....	904 75	Ligne Thomson et Ross.
39	Dussault, Joseph	35	do	20 do	'84	17	16	...	....	33	1,267 08	.. . .	1,267 08	J. et R. McLea.
40	Groleau, Gédéon	39	Grondines	20 mai	'87	8	6	1	1	16	654 16	56 25	710 41	Tour de rôle ; plainte renvoyée, 29 sept.
41	Bellisle, Néré	40	Deschambault	20 do	'87	17	19	...	...	36	1,348 72	... .	1,348 72	Ligne Black Diamond.
42	Perrault, Liboire	45	do	20 avril	'88	7	8	3	3	21	555 85	168 72	724 57	Tour de rôle.
43	Raymond, Wilfrid	36	do	20 do	'88	10	10	...	....	20	1,101 84	....	1,101 84	Ligne Thomson et Ross.
44	Hurteau, Joseph	30	Contrecœur	20 mai	'89	17	16	2	2	37	1,338 30	115 92	1,454 22	F. C. Henshaw.
45	Perrault, Edouard	41	Deschambault	20 do	'89	8	7	7	6	28	604 16	346 15	950 31	Carbray, Routh et Cie.
46	Bouillé, Lydoric	34	do	20 do	'89	10	9	.	1	20	988 96	34 68	1,023 64	Ligne Hansa.
47	Dussault, Honoré	38	Ste-Pétronille	16 juill.	'89	11	12	2	1	26	892 90	83 57	976 47	Ligne Ross.
48	Brière, Arthur	34	Portneuf	28 avril	'91	7	7	....	1	15	659 94	31 50	691 44	Tour de rôle.
49	Labranche, J. S.	37	do	28 do	'91	8	9	1	2	20	780 28	80 59	860 87	do
50	Perrault, Alexis	28	Deschambault	28 do	'91	10	7	...	1	18	777 82	42 00	819 82	do
51	Dufresne, N. Côme	30	do	23 juin	'91	6	7	...	....	13	562 10	....	562 10	do
	Total	....	....	.....	...	...	....	...	...	..	53,383 34	2,427 83	55,811 17	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 19 janvier 1892.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 janvier 1892.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1891, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers:—

Recettes.

Taxes de la Trinité, perçues à Montréal	$ 2,642 01	
" " Sorel	80 00	
" " Trois-Rivières et Batiscan	29 07	
" " Batiscan en 1890	10 14	
Diverses petites contributions	15 93	
		2,777 15
Intérêt sur placements et argent en caisse		2,589 94
		$ 5,367 09

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes	$ 4,285 82	
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse	25 00	
Timbres-poste et papeterie	8 39	
		4,319 21
Gain net pour l'année		$ 1,047 88

Pendant l'année trois pensionnaires sont morts: Dame L. Narcisse Bouillé, (née Hortense Proulx) le 21 février; Dame Eusèbe Toupin, le 29 mai; et Dame L. Narcisse Bouillé (née Marie-Anne Arcand), le 7 octobre.

Le 21 avril, les pilotes Hubert A. Bélisle, Augustin Naud et Cyrille Bélisle furent mis à la retraite pour raisons d'âge et d'infirmités, et leurs noms furent portés sur la liste des pensionnaires à dater du 1er mai.

Le 23 juin, le pilote Athanase Dufresne demanda aux commissaires d'être mis à la retraite pour cause de mauvaise santé, et son nom fut également porté sur la liste des pensionnaires à dater du 1er août.

Le 28 avril les commissaires décidèrent que la pension de tous les pilotes en retraite serait, à dater du 1er mai, portée de $300 à $360 par année.

Il y a présentement sur la liste huit vieux pilotes à $360 par année, et quatorze veuves, dont onze reçoivent $149.32, deux $128 et une $117.32 par année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

Dt. **Alexander Robertson, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.** Av.

1891.		$ cts.
2 janv.	Solde, depuis décembre, 1890	1,071 32
2 do	Six mois d'intérêt dus le 1er janvier sur parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, savoir, $5,000, effets à 5 pour 100	125 00
6 do	Retenues sur pilotages perçues à Batiscan en 1890 par le percepteur des douanes, Trois-Rivières	10 14
7 do	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 janvier—	
	Séries M, nos 154-156 = 3 × $32.50 = $99.50	
	do N do 36-43 = 8 × 65.00 = 520.00	
	do P do 81 = 1 × 60.00 = 60.00	
	do R do 20 et 102 = 2 × 15.00 = 30.00	
	do R do 117-119 = 3 × 30.00 = 90.00	
	do D do 21 et 45-49 = 6 × 25.00 = 150.00	
	do F do 164-172 = 9 × 20.00 = 180.00	1,127 50
30 mai	Taxes de la Trinité pour mai, du percepteur des douanes, Montréal	222 96
5 juin	Retenue sur pilotage (additionel) du SS. "Greetlands," en descendant	0 19
10 do	Pilote Honoré Dussault, retenue sur pilotage de la barque "Primus," Montréal à Pierreville; tirant, 14 pieds	1 05
23 do	Pilote Damase Cayen, retenue sur pilotage du SS "Joseph L. Colby," de Montréal à Québec; tirant, 5 pieds 9 pouces	1 18
30 do	Taxes de la Trinité pour juin, du percepteur des douanes, Montréal	404 76
8 juil.	Six mois d'intérêt dû le 1er juillet sur parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, savoir, $5,000, effets à 5 pour 100	125 00
11 do	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 juillet—	
	Séries M, nos 154-156 = 3 × $32.50 = $97.50	
	do N do 36-43 = 8 × 65.00 = 520.00	
	do P do 81 = 1 × 60.00 = 60.00	
	do R do 20 et 102 = 2 × 15.00 = 30.00	
	do R do 117-119 = 3 × 30.00 = 90.00	
	do D do 21 et 45-49 = 6 × 25.00 = 150.00	
	do F do 164-172 = 9 × 20.00 = 180.00	
	do G do 289-290 = 2 × 20.00 = 40.00	1,167 50
14 do	Pilote Cléophas Auger, retenue sur pilotage sur steamer des E.-U. "Shrewsbury," 4 pieds de tirant	0 50
	A reporter	

1891.		$ cts.
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 janvier—	
2 fév	Veuve Hubert Lemay, Montréal	37 33
2 do	do Olivier Abelle do	37 33
4 do	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
4 do	Vieux pilote, Joseph Leveillé, Montréal	75 00
5 do	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
5 do	do Onésime Naud, Sorel	75 00
5 do	do George Raymond, Deschambault	75 00
5 do	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
5 do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
5 do	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
5 do	do Edouard Boudreau do	37 33
5 do	do L. David Bouillé, Deschambault	29 33
5 do	do Narcisse Bouillé, née Marie-Anne Arcand, Deschambault	37 33
5 do	do Ls. Narcisse Bouillé, née Hortense Proulx, Deschambault	37 33
5 do	do Jas. Léandre Dussereau, Sorel	37 33
5 do	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
5 do	do David Mathieu, Grondines	32 33
5 do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 00
5 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
5 do	do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
16 do	do Olivier Raymond, Montréal	37 33
6 mars	Riddell et Common, audition de la caisse pour l'année finie le 31 décembre 1890	25 00
24 do	J. Theo. Robinson, impression de lettres de pension	2 00
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 30 avril—	
1er mai	Veuve Olivier Abelle, Montréal	37 33
1er do	do Hubert Lemay do	37 33
4 do	do Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
4 do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
4 do	do Zépherin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
4 do	do Edouard Boudreau do	37 33
4 do	do David Bouillé, Deschambault	29 33
4 do	do Narcisse Bouillé, née Marie-Anne Arcand, Deschambault	37 33
4 do	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
4 do	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
4 do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
4 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
	A reporter	

Dt. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides—*Fin.* Av.

1891.		$ cts.
	Report	
31 juil.	Taxes de la Trinité pour juillet, du percepteur des douanes, Montréal	428 71
13 août.	Pilote Liboire Perrault, retenue sur pilotage du yacht américain "Sagamore," avec 12 pieds de tirant, de Québec et retour	3 00
18 do	Pilote C. Brunet, retenue sur pilotage du steamer américain "Ontario," de la baie Alexandria à New-York, *viâ* Québec ; tirant, 5 pieds	0 62
31 do	Taxes de la Trinité pour août, du percepteur des douanes, Montréal	454 66
17 sept.	Pilote Arthur Brière, retenue sur pilotage du S.S.M. "Tourmaline," de Québec à Montréal ; tirant, 19 pieds 1 pouce	2 38
30 do	Taxes de la Trinité pour septembre, du percepteur des douanes, Montréal	459 56
19 oct.	Retenue sur pilotage de la goélette "White Cloud," de Chicago à New-York ; tirant 8 pieds 8 pouces	1 21
31 do	Taxes de la Trinité pour octobre, du percepteur des douanes, Montréal	348 14
25 nov.	P. B. Vanasse, percepteur des douanes, Trois-Rivières, retenues sur pilotoge perçues à Trois-Rivières et Batiscan durant la saison de 1891— Chèque sur Trois-Rivières $ 29 22; MOINS—Perception de banque 0 15	29 07
do 30.	Taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes, Montréal	323 22
3 déc.	F. L. King, capitaine steamer des E.-U. "Pentagoet" à Québec, retenue sur pilotage sur 9 pieds de tirant	1 12
7 do	Jos. Mathieu, percepteur des douanes, Sorel, retenues sur pilotage perçues à Sorel, du 30 novembre 1890 au 1er décembre 1891, d'après un état en date du 1er décembre $ 80 25; MOINS—Coût de traite sur banque 0 25	80 00
12 do	Charles Gariépy, Montréal, agent de pilotage à Québec, retenue sur pilotage de— S.S.M. "Tourmaline" en descendant	2 38
	Navire "Carin" à Batiscan en montant	1 13
	do "Progress" do	1 17
31 do	Intérêt de la Caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal sur dépôts faits durant l'année à 8 pour 100.	44 94

1891.		$ cts.
	Report	
4 mai	Veuve Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
4 do	Vieux pilote, Onésime Naud, Sorel	75 00
4 do	do George Raymond, Deschambault	75 00
4 do	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
7 do	Veuve David Mathieu, Grondines	32 00
8 do	do Jos. Léandre Dussereau, Sorel	37 33
19 do	Vieux pilote, Joseph Leveillé, Montréal	75 00
19 do	Veuve Olivier Raymond do	37 33
1er juin.	C. Narcisse Bouillé, Deschambault, légataire universel de feue dame Hortense Proulx, veuve du pilote Narcisse Bouillé, les trois mois de pension qui lui seraient revenus le 1er mai, étant décédée le 21 février 1891 (*Voir* Minutes du conseil du 5 mai 1891.)	37 33
16 do	Mlle Caroline Toupin, Trois-Rivières, légataire universelle de feue dame Marguerite Marchand, veuve du pilote Eusèbe Toupin, les trois mois de pension qui lui seraient revenus le 1er août, étant décédée le 29 mai (*Voir* Minutes du conseil du 16 juin 1891.)	32 00
30 do	Timbres-poste fournis par les commissaires du havre de Montréal pour six mois finis le 30 juin, en remettant les pensions par lettre enregistrée	2 64
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 juillet—	
1er août	Veuve Olivier Abelle, Montréal	37 33
1er do	do Hubert Lemay do	37 33
1er do	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
3 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
3 do	Vieux pilote, Joseph Leveillé, Montréal	90 00
3 do	do Augustin Naud do	90 00
5 do	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
5 do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
5 do	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
5 do	do Edouard Boudreau do	37 33
5 do	do David Bouillé, Deschambault	29 33
5 do	do Narcisse Bouillé do	37 33
5 do	do Jos. Léandre Dussereau, Sorel	37 33
5 do	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
5 do	do David Mathieu, Grondines	32 00
5 do	do Zépherin Mayrand, Contrecœur	37 33
5 do	Vieux pilote, J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
5 do	do Onésime Naud, Sorel	90 00
5 do	do George Raymond, Deschambault	90 00

		Date		Détails	$ cts.
		5 do	..	do Cyrille Bellisle do	90 00
		5 do	..	do Hubert A. Bellisle do	90 00
		6 do	..	Veuve Olivier Raymond, Montréal.	37 33
		23 oct.	..	Zéphirin Bouillé, légataire universel de feue Dame Louis Narcisse Bouillé, *née* Marie Anne Arcand, les trois mois le pension qui lui seraient dus le 1er novembre, étant décédée le 7 octobre........ (*Voir* les procès-verb. de la commiss. du 13 oct.)	37 33
				Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er novembre –	
		2 nov.	..	Veuve Olivier Abelle, Montréal....................	37 33
		2 do	..	do Hubert Lemay do	37 33
		2 do	..	do David Mathieu, Grondines...................	32 00
		2 do	..	do Olivier Raymond, Montréal...................	37 33
		2 do	..	Ancien plote, Joseph Leveillé, Montréal..........	90 00
		2 do	..	do Augustin Naud do	90 00
		4 do	..	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel....................	37 33
		4 do	..	do Sévère Bellisle, Deschambault..............	37 33
		4 do	..	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières...........	37 33
		4 do	..	do Edouard Boudreau do	37 33
		4 do	..	do David Bouillé, Deschambault................	29 33
		4 do	..	do Jos. Léandre Dussereau, Sorel	37 33
		4 do	..	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire..........	37 33
		4 do	..	do Adolphe Lisé, Batiscan....................	37 33
		4 do	..	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur..............	37 33
		4 do	..	do Edouard Naud, Sorel.......................	32 00
		4 do	..	Ancien pilote, J. B. Dorval, Cap de la Madeleine....	90 00
		4 do	..	do Onésime Naud, Sorel..................	90 00
		4 do	..	do George Raymond, Deschambault.....	90 00
		4 do	..	do Cyrille Bellisle do	90 00
		4 do	..	do Hubert A. Bellisle do ..	90 00
		4 do	..	do Athanase Dufresne do ..	90 00
		31 déc.	..	Frais de port de pensions pour six mois au 31 décembre 1891	3 75
		31 do	..	Balance en janvier 1892.........................	2,119 20
Total	6,438 41			Total....................................	6,438 41

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Vérifié—RIDDELL ET COMMON, *auditeurs.*
MONTRÉAL, 12 janvier 1892.

COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL, FIDÉICOMMISSAIRES DE LA CAISSE DES PILOTES INVALIDES.

ÉTAT DU FOND.

Nos	Séries.	——	$ cts.
		Débentures du havre de Montréal.	
154-156	M	(Dû le 5 janvier 1894) intérêt de 6½ pour 100, 3 × 1,000	3,000 00
36-43	N	(do 5 juillet 1894) do 6½ do 8 × 2,000	16,000 00
81	P	(do 5 do 1896) do 6 do 1 × 2,000	2,000 00
20 et 102	R	(do 5 do 1906) do 6 do 2 × 500	1,000 00
117-119	R	(do 5 do 1906) do 6 do 3 × 1,000	3,000 00
21 et 45-49	D	(do 5 do 1915) do 5 do 6 × 1,000	6,000 00
164-172	F	(do 5 do 1917) do 4 do 9 × 1,000	9,000 00
189-190	G	(do 5 do 1918) do 4 do 2 × 1,000	2,000 00
		Fonds consolidés de la cité de Montréal.	
165		(Dû le 1er juillet 1910) intérêt à 5 pour 100, 50 × 100	5,000 00
		Argent dans la banque d'épargnes de la cité et du district de Montréal, intérêt à 3 pour 100	2,119 20
		Total	49,119 20

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Nous certifions par les présentes avoir examiné les inscriptions pour l'année 1891, faites sur les pages précédentes, et les avoir trouvées conformes aux pièces justificatives en liasse; aussi, que les débentures et certificats couvrant la somme de $49,119.20, énumérée dans l'état ci-dessus, ont ce jour été soumis à notre examen.

RIDDELL ET COMMON,
Auditeurs.

MONTRÉAL, 12 janvier 1891.

ANNEXE No 3.

RAPPORT DES COMMISAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC FORMANT LA COMMISSION DE PILOTAGE, ANNÉE 1891.

(En vertu de 36 Victoria, chapitre 54.)

QUÉBEC, 2 janvier 1892.

L'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'Acte de pilotage, 36 Victoria, chapitre 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des commissaires du havre de Québec constituant la commission de pilotage, pour l'année 1891.

SERVICES DES STATIONS DE PILOTAGE.

Les opérations de l'année ont commencé le 21 avril par le départ de huit pilotes à bord de la goélette n° 2.

Le 2 mai seize pilotes partirent à bord de la goélette n° 5; le 16 du même mois vingt-un par la goélette n° 1.

Entre le 9 et le 25 mai, cinquante-cinq pilotes furent expédiés aux stations par le chemin de fer Intercolonial.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, pendant la saison de navigation, par le chemin de fer Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation, tous les pilotes âgés, au nombre de treize, qui avaient atteint l'âge de 65 ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 30 de l'Acte de pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués dans l'exercice de leur métier. Examen fait, tous furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

PILOTES MIS À LA RETRAITE.

Deux pilotes, Jean Chassé et F. X. Dallaire ont été, dans le cours de l'année et à leur propre demande, portés sur la liste des pensionnaires.

Dallaire avait atteint l'âge de 75 ans et passé cinquante ans au service; Chassé était du même âge et avait servi pendant quarante-huit ans.

PROCÈS.

Sept pilotes furent traduits devant les commissaires pendant la saison de navigation,—dont six sur plainte portée par des patrons de navires, et un, en vertu de l'art. 4, du chap. 32, 45 Victoria (pour l'échouage du s. *Eveline*), sur plainte formulée par les commissaires eux-mêmes. Dans ces causes six pilotes furent trouvés coupables, et dans la septième l'accusation fut déclarée non prouvée.

Un des pilotes (Jean A. Lachance, n° 123) qui avait subi procès pendant l'année en appela du jugement qui le comdamnait. La cour supérieure rejeta l'appel avec dépens et confirma le jugement des commissaires.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête dans chaque cause.

APPRENTIS PILOTES.

Un apprenti pilote, Herménégilde Pâquet, s'est tué accidentellement, vers le 25 novembre dernier, en tombant dans la cale du s. *Tiber*, capitaine Jean Delisle, à Petite-Baie, Terreneuve.

Cet accident laisse huit noms sur la liste actuelle. Toutefois, nous ne comptons que six apprentis—les deux autres, vu leur longue absence, étant réputés morts. Comme il est dit dans le dernier rapport, ces six apprentis ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre des pilotes soit réduit à 125; ainsi le veut l'article 8 de la 45e Victoria, chapitre 52.

PLAINTES CONTRE LE SERVICE DE PILOTAGE.

Dans le cours de l'année trois plaintes ont été formulées contre le service de pilotage—deux par les patrons des navires *Adriane* et *Kommander Svent Foyne*, et une par le ministère de la marine, Ottawa, à l'effet que le pilote du steamer *Alert* avait demandé $10 de plus que le comportait le tarif, et demandant que sa conduite fit l'objet d'une enquête.

Dans les deux premières causes, celles de l'*Adriane* et du *Kommander Svent Foyne*, des explications satisfaisantes furent reçues de la commission des pilotes, et dans la troisième, celle du pilote de l'*Alert*, il fut décidé que les commissaires n'avaient pas juridiction.

EXAMEN DE L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

L'examen commencé l'automne dernier, et discontinué peu de temps après parce que la saison était trop avancée, fut repris cet été à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, où l'on disait que le steamer *Oregon* avait touché ou frappé un corps de résistance dans le chenal. Les recherches les plus minutieuses n'ont amené la découverte d'aucun obstacle.

A la demande des commissaires, une bouée a été placée par le ministère de la marine sur le bord du haut fond des battures de Beauport, à environ un mille et demi en aval de la jetée Louise, où l'on suppose généralement que le paquebot-poste *Oregon*, de la ligne Dominion, a touché l'automne dernier.

SIGNAUX DE NUIT.

Il est remarquable que, jusqu'à cette année, il n'y a pas eu de signal de nuit pour protéger l'entrée du port de Québec. Le grave accident arrivé à l'*Oregon* dans l'automne de 1890 a attiré l'attention sur ce fait, et cet été les commissaires du havre ont fait, dans le but de combler la lacune, une série d'expériences qui ont enfin abouti au succès. Un signal d'alignement a été établi au moyen d'un puissant feu rouge à l'extrémité est de la jetée Louise, et de deux autres semblables sur la batterie en haut de la Côte du Chien; ces feux offrent la nuit un guide sûr aux bâtiments qui entrent dans le port de Québec ou qui en sortent.

TARIF DE PILOTAGE.

Les recettes des pilotes employés dans le port de Québec et en aval n'ayant, dans le cours des trois dernières années, atteint le minimum prévu par la loi, c'est-à-dire la somme de six cents piastres, les commissaires, s'autorisant des dispositions de l'acte qui régit le pilotage (art. 15 du chap. 80 des Statuts revisés), ont, au mois de juin, remis en vigueur le règlement qui permet d'augmenter de 7½ pour 100 le tarif de pilotage. Le règlement fut sanctionné par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin, et il restera en vigueur pendant trois ans à partir de cette date.

EXAMEN PÉRIODIQUE DES PILOTES.

A la demande des représentants de la marine marchande de Montréal, le ministère de la marine à écrit aux commissaires, vers la fin de l'année dernière, pour leur représenter la nécessité d'instituer un examen périodique des pilotes inscrits sur la

liste du service dans le port de Québec et en aval. Après avoir bien étudié la question, les commissaires ont décidé que les lois qui régissent présentement le pilotage ne leur confèrent pas le pouvoir de faire cet examen. La correspondance échangée à ce sujet est jointe au présent rapport.

DÉCÈS.

Un pilote, David F. Pelletier, est mort dans le courant de l'année. Il était âgé de 39 ans et faisait le service depuis 1876.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre courant, les pilotes ont réélu comme directeurs de leur corporation pour l'année prochaine :

MM. Joseph Fortier, Auguste Desprès, Laurent Godbout, Joseph Philippe Couillard, Jean-Baptiste Tremblay et Jean-Baptiste Talbot.

A une réunion des directeurs nouvellement élus et qui s'est tenue le jour suivant, M. Joseph Fortier fut unanimement réélu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire.

CORRESPONDANCE *re* " EXAMEN PÉRIODIQUE DES PILOTES INSCRITS SUR LA LISTE D'ACTIVITÉ."

OTTAWA, 22 décembre 1890.

MONSIEUR,—Les représentants de la marine marchande de Montréal ont dernièrement exposé au ministère la nécessité d'instituer un examen périodique pour s'assurer de la compétence des pilotes inscrits sur la liste d'activité dans le port de Québec et en aval. J'ai à vous prier de porter cette question à la connaissance des commissaires du havre pour qu'ils fassent un rapport à ce sujet, et de me faire connaître le nombre des pilotes âgés de 65 ans et plus qui se trouvent présentement sur la dite liste.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WILLIAM SMITH,

Sous-ministre de la marine.

Au secrétaire
des commissaires du havre, Québec.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

QUÉBEC, 19 janvier 1891.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 22 du mois dernier, dans laquelle vous me dites " que les représentants de la marine marchande de Montréal ont dernièrement exposé au ministère la nécessité d'instituer un examen périodique pour s'assurer de la compétence des pilotes inscrits sur la liste d'activité dans le port de Québec et en aval."

J'ai instruction de vous dire que les commissaires sont d'opinion qu'ils n'ont pas, en qualité de commissaires de pilotage, le droit de faire cet examen ; et je vous envoie avec la présente une lettre que nous avons reçue de vos avocats confirmant cette décision.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire.

QUÉBEC, 5 janvier 1891.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier, commissaire du havre de Québec.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 3 du courant, et j'ai bien étudié "l'Acte concernant le pilotage" dans le but de faire connaître aux commissaires s'ils ont le pouvoir d'ordonner un examen périodique des pilotes placés sous leur juridiction, et de retirer leurs certificats à ceux des pilotes qui, après examen, seraient déclarés incompétents.

Les pouvoirs des commissaires en l'espèce sont définis par les Statuts revisés du Canada, 49e Vict., chap. 80, art. 15, et, pour la matière qui fait l'objet de mon étude, sont couverts par les paragraphes (*a*) (*f*) (*i*) et (*j*). Ces paragraphes se lisent comme suit :—

Sauf les dispositions du présent acte alors en vigueur dans sa circonscription, toute administration de pilotage aura le pouvoir, en tout temps, par règlement ratifié par le gouverneur en conseil, de faire toutes ou aucune des choses suivantes dans les limites de sa circonscription, savoir :—

(*a*) Déterminer les conditions d'âge, de service, d'habileté, de vie et mœurs, et autres, qui seront exigées de ceux qui demanderont à être admis pilotes.

(*f*) Faire des règlements pour la régie des pilotes commissionnés et des capitaines et seconds, s'il en est, porteurs de certificats de l'administration de pilotage, pour assurer leur bonne conduite, l'assiduité à remplir leurs devoirs et l'efficacité de leurs services à bord et à terre, et pour la régie des aspirants pilotes, et (ailleurs que dans la circonscription de Québec) pour régler le nombre des aspirants pilotes.

(*i*) Pourvoir à la retraite obligatoire des pilotes commissionnés ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans, sauf les dispositions de l'article trente-deux du présent acte.

(*j*) Pourvoir à la retraite obligatoire des pilotes commissionnés lorsqu'il aura été prouvé sur serment, devant l'administration de pilotage, qu'ils sont devenus invalides, à cause d'infirmité mentale ou physique, ou à la suite d'habitudes d'intempérance, avant d'avoir atteint l'âge de soixante-cinq ans.

Je comprends que le paragraphe (*a*) se borne à déterminer les conditions dans lesquelles doivent se trouver ceux qui demandent à être admis pilotes, ou le retrait de la commission ou du certificat après que le pilote a atteint l'âge de soixante-cinq ans, ainsi que prescrit par l'article 32 de l'acte.

Le paragraphe (*f*) confère aux commissaires le pouvoir de faire des règlements pour la régie des pilotes commissionnés, et pour assurer leur bonne conduite, l'assiduité à remplir leurs devoirs et l'efficacité de leurs services à bord et à terre. Il me semble qu'un examen périodique des conditions des pilotes pourrait être ordonné par règlement visant l'accomplissement efficace de leurs devoirs ; néanmoins la question n'est pas libre de doute.

Il est vrai que le paragraphe (*j*) spécifie certaines incapacités, mais son application exige un règlement.

Il est possible que les commissaires aient fait des règlements qui couvrent tous ces points ; mais comme on ne m'a donné aucun renseignement à ce sujet, je mentionne la chose pour éviter une incertitude sur la décision à prendre.

La nature vague des représentations des marchands de Montréal laisse quelque doute sur la cause de leur plainte. Si c'est infirmité mentale ou physique, ou habitudes d'intempérance, le cas est clairement prévu par le paragraphe (*j*). Si c'est ignorance ou incapacité générale non accompagée d'un vice déterminé, *je doute que, une fois qu'un pilote a reçu sa commission, les commissaires aient le pouvoir, sous l'empire du paragraphe (f), de lui enlever cette commission.*

Je demeure, bien à vous,

GUSTAVUS G. STEWART.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 déc. 1891 ; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année, le nombre de ceux qui ont et temporairem. suspendus ; le nomb. de ceux hors d'état de faire le serv. ; le nomb. de ceux qui ont la charge des steamers fédér., etc., etc.

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacem'ts	
1	Régis Ménard	76	Saint-Valier	4	4	3	
2	Joseph Pouliot	76	Saint-Jean, Orléans	3	1	2	Au repos depuis le 20 août.
3	Jean Dugas	75	Québec	5	3	4	
4	Edouard Genest	73	Sainte-Pétronille, Orléans	5	4	4	
5	Joseph Dick	72	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
6	George Audet *dit* Lapointe	71	Garthby, Wolf	4	4	4	
7	François Dallaire	74	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	A sa pension depuis le 15 mars.
8	David Bouffard	72	do do	4	4	4	
9	Antoine Lapointe	67	Québec	4	4	3	
10	Jean Chasse	75	Cacouna	0	0	0	do do
11	François Dumas	73	Ile-Verte	4	3	4	
12	Gilbert Baillargeon	69	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	3	
13	Jos. Phil. Couillard	69	Québec	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
14	Julien Dion	73	Ile-Verte	0	0	0	A sa pension.
15	Jérémie Dufresne	73	Québec	4	4	3	
16	Antoine Gobeil	63	Saint-Laurent, Orléans	11	11	2	Pilote, ligne Allan.
17	Pierre Fontaine	63	Québec	8	8	2	
18	Victor Demers	66	Lauzon, Lévis	4	3	2	Malade pendant 39 jours.
19	Joseph Plante	61	Baie-Saint-Paul	5	5	3	
20	Louis Thivierge	62	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
21	Charles Francis Brown	63	Québec	11	12	2	Ligne Black Diamond.
22	Paul Pâquet	60	Saint-Jean, Orléans	5	8	4	
23	Joseph Pouliot	64	do do	5	4	4	
24	George Normand	61	Ile-aux-Grues	5	4	3	
25	David Damour	59	Trois-Pistoles	4	5	3	
26	Charles Vézina	57	Saint-Michel, Bellechasse	12	10	2	Ligne Allan.
27	Numa Lachance	57	do do	11	11	2	do
28	Annibal Bâquet	56	Québec	14	14	2	Patron du s. *Miramichi.*
29	Joseph Gravel	62	do	4	5	4	
30	Auguste Couillard Després	55	Lauzon, Lévis	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
31	Jean-Bte. Pouliot	50	Saint-Jean, Orleans	4	4	4	
32	Jean Gobeil	50	do do	5	4	3	
33	Joseph Pâquet	54	do do	5	4	3	

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, etc.—*Suite.*

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacem'ts	Accidents et observations.
34	Louis Edmond Morin	53	Québec	9	12	1	Ligne Kansa.
35	Moïse Lachance	54	Saint-Jean, Orléans	2	4	3	Suspendu jusqu'au 1er septembre 1892.
36	Joseph S. Brown	57	Québec	10	10	2	Ligne Dominion.
37	Hubert Raymond	52	do	4	8	3	
38	Achille Damour	52	Saint-Valier	5	4	4	
39	Cyrille Lapointe	52	Saint-Laurent, Orléans	4	4	3	
40	Joseph Pouliot	48	Saint-Jean, Orléans	4	4	3	
41	Edmond Larochelle	48	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Inspecteur des feux de l'Etat.
42	Ant. Thos. Chouinard	57	Pointe-au-Père	5	3	3	
43	Laurent Godbout	48	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
44	Adelme Pouliot	52	do do	10	13	2	Ligne Dominion.
45	Bart. Pepin *dit* Lachance	46	Saint-Jean, Orléans	5	4	3	
46	Frs.-Xav. Delisle	46	Saint-Romuald	5	3	4	
47	Jos. Pepin *dit* Lachance	57	Québec	5	4	4	
48	Damien Eugène Boulanger	48	Tadoussac	0	0	0	Commandant de la station du Saguenay.
49	Cyprien Langlois	47	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
50	Jean Delisle	46	do do	6	6	3	Patron du S. *Tiber*.
51	Nazaire Curodeau	44	Québec	4	6	3	
52	Charles Normand	45	do	12	13	2	Employé par un bateau charbonnier.
53	Napoléon Rioux	46	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	4	
54	Jean-Bte. Tremblay	48	Québec	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
55	Ray. Baquet *dit* Lamontagne	46	Notre-Dame, Lévis	15	15	2	Ligne Beaver.
56	Frs.-Xav. Lamarre	45	Saint-Valier	4	4	3	
57	Moïse Pouliot	43	Saint-Jean, Orléans	12	10	2	Ligne Allan.
58	Paul Gobeil	45	do do	5	4	3	
59	Chas. Alarie Raymond	43	Château-Richer	5	4	4	
60	Victor Vézina	46	Québec	10	10	2	Ligne Thomson.
61	Louis Honorius Lachance	53	Saint-Michel, Bellechasse	11	11	2	Employé par un bateau charbonnier.
62	L. B. O. Goutron *dit* Larochelle	45	do do	14	8	2	Ligne Allan.
63	Chas. Hermie *alias* A. Bernier	46	do do	5	7	3	
64	Louis Robert Demers	45	Québec	0	0	0	Capitaine du s. *Druid*.
65	Vital Ephrem Chamberland	51	Montréal	8	9	4	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
66	Joseph G. Dupil	44	Québec	12	9	2	Ligne Allan.
67	Jean-Bte. Talbot	46	Berthier	0	0	0	Un des directeurs, réélu.
68	Joseph Fortier	47	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	do do
69	Nestor Lachance	46	do do	5	5	4	

70	Cyrille Audet *dit* Lapointe	46	Saint-Michel, Bellechasse	4	4	3	
71	Joseph Lapointe	48	Saint-Laurent, Orléans	5	4	3	
72	Pierre Pepin *dit* Lachance	42	Montréal	9	9	2	Employé par un bateau charbonnier.
73	Théophile Gourdeau	47	Lauzon, Lévis	10	8	2	Ligne Black Diamond.
74	Isiode Noël	41	Saint-Jean, Orléans	5	4	3	
75	Jean Evariste Adam	47	Trois-Saumons	4	4	4	
76	Alfred Larochelle	41	Saint-Michel, Bellechasse	16	13	2	Ligne Beaver.
77	Théophile Corriveau	44	Québec	5	5	3	
78	Elzéar Godbout	43	do	12	9	1	Ligne Kansa.
79	George Couillard Després	43	Bienville, Lévis	4	5	3	
80	Pierre Gobeil	43	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
81	Théodule Pepin *dit* Lachance	46	Montréal	13	13	2	Employé par un bateau charbonnier.
82	Achille Treffle Simard	40	Saint-Joseph, Lévis	4	5	3	
83	Jean-Bte Patoine	40	Bienville, Lévis	8	9	2	Ligne Black Diamond.
84	Narcisse Lavoie	42	Sainte-Luce, Rimouski	0	0	0	Capitaine de la goélette-pilote nº 2, toute la saison.
85	Joseph Emilio Couillard	40	Québec	9	8	2	Capitaine du str *Greatland*.
86	Louis Albert Royer	46	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
87	Adélard Sansterre	41	Saint-Michel, Bellechasse	12	10	2	Ligne Allan.
88	Onésime Noël	39	Saint-Jean, Orléans	13	9	2	Ligne Thomson.
89	Napoléon Baillargeon	41	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	3	
90	David F. Pelletier	39	Lauzon, Lévis	0	0	0	Décédé le 4 juin.
91	Jos. Frs.-Xav. Bernier	39	Québec	14	16	2	Ligne Donaldson et Ross.
92	Frs-Xav. Demeule	39	Saint-Jean, Orléans	8	9	2	Employé par un bateau charbonnier.
93	Louis Honoré Lapierre	41	Notre-Dame, Lévis	4	9	3	
94	Joseph Eugène Lachance	37	Saint Jean, Orléans	4	5	3	
95	David Arthur Bouffard	37	Saint-Laurent, Orléans	4	5	3	
96	Jean Théophile St. Laurent	40	Québec	13	8	2	Ligne Allan.
97	Jacques Georges Dugas	39	Sainte-Anne-Lapocatière	4	4	4	Malade pendant 22 jours.
98	Joseph Victor Gourdeau	44	Sainte-Pétronille, Orléans	12	11	2	Ligne Dominion.
99	Louis *alias* Trefflé Delisle	37	Trois-Pistoles	0	0	0	Patron du phare-flottant de l'Ile-Rouge.
100	Jean-Bte. Couillard	40	Cap-Saint-Ignace	4	5	3	
101	Chs. Pelletier	41	Québec	4	5	3	
102	Jos. *alias* Philéas Langlois	45	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
103	Nazaire Delisle	42	do	5	3	3	
104	J. E. Bonaventure Lavoie	39	Sainte-Luce, Rimouski	4	4	3	
105	Adjutor Baillargeon	37	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	4	
106	Samuel Rioux	38	Québec	5	6	4	
107	Chs. Octave Clavet	37	Saint-Michel, Bellechasse	11	11	2	Employé par un bateau charbonnier.
108	Joseph Dion	35	Notre-Dame, Lévis	5	3	3	
109	Paul Lachance	35	Québec	1	0	0	Patron de la goélette-pilote nº 1.
110	Arcadius Jouvin	33	Sainte-Luce, Rimouski	4	4	4	
111	Léon Labrecque	41	Saint-Laurent, Orléans	4	5	3	
112	Paul Lachance	36	Saint-Jean, Orléans	8	8	2	Patron du str *Polino*.
113	Joseph Pouliot	35	do	4	4	4	
114	Joseph Larochelle	34	Saint-Michel, Bellechasse	5	4	3	
115	Adjutor Lachance	33	do	15	14	2	Ligne Donaldson et Ross.
116	Frs Gaudreau	40	Québec	0	0	0	Patron de la goélette-pilote nº 5.
117	Arthur Koenig	40	L'Islet	5	5	4	
118	Eugène Anctil	33	Saint-Jean Port-Joli	2	3	1	Suspendu jusqu'au 1er août.
119	David Dumas	38	Notre-Dame, Lévis	4	5	4	

ETAT indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, etc.—*Suite.*

Nombre.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacem'ts	
120	Joseph Lachance	37	Saint-Laurent, Orléans	5	4	3	
121	Paul Pâquet	33	Saint-Jean, Orléans	5	5	3	
122	Alphonse Pouliot	39	do	4	5	3	
123	Elzéar Normand	32	L'Islet	5	4	3	
124	Jean Bernier	32	do	15	15	2	Ligne Donaldson et Ross.
125	Joseph Pâquet	30	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	
126	Jean A. Lachance	29	Québec	4	7	3	
127	Arthur Baillargeon	34	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	4	
128	Joseph Vézina	30	Saint-Laurent, Orléans	4	5	4	
129	Herménégilde Guénard	33	Saint-Thomas, Montmagny	5	4	3	
130	Elzéar Desrosiers	38	Québec	5	5	4	
131	John J. A. Irvine	35	Ile-Verte	4	4	3	
132	Fred. Bouffard	34	Saint-Laurent, Orléans	4	4	4	
133	Jules Asselin	30	Saint-Michel, Bellechasse	4	5	3	
134	Prudent Marmen	32	Beauport	1	0	1	Absent une partie de la saison.
135	Lucien Lachance	30	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
136	Alfred Dion	33	Ile-Verte	8	9	2	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
137	Camille Bernier	33	Saint-Michel, Bellechasse	10	12	2	Employé par la ligne Dominion.
138	Moïse Blouin	40	Saint-Jean, Orléans	5	4	3	
139	Moïse *alias* Laurent Godbout	31	Québec	5	9	3	
140	Alfred Godreau	38	Cap Saint-Ignace	4	5	5	
141	Alfred Raymond	30	Kamouraska	5	4	4	
142	Philéas Lachance	33	Saint-Jean, Orléans	4	4	4	
143	Joseph H. Talbot	29	Berthier	5	4	3	
144	Moïse Arthur Lachance	28	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
145	Louis Frs. Thivierge	25	do	4	4	3	
146	Laurent Larochelle	31	Saint-Michel, Bellechasse	3	3	2	Suspendu jusqu'au 1er juin.
147	François *alias* Joseph N. Dallaire	30	Saint-Laurent, Orléans	6	3	4	
148	Joseph Emilien *alias* Emile Lachance	25	Saint-Jean, Orléans	2	1	1	Suspendu depuis le 21 juillet jusqu'au 1er juin 1892.
149	Alphonse Asselin	26	Saint-Michel, Bellechasse	9	8	2	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
150	Edmond Larochelle	25	do	12	13	2	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
151	Joseph Plante	25	Baie Saint-Paul	5	4	4	
152	Alphonse Pâquet	25	Saint-Jean, Orléans	4	4	3	

153	Paul *alias* Napoléon Pouliot	32	do	5		4
154	Arthur Doiron	35	Saint-Joseph, Lévis	4		4
155	Adélard Bernier	30	Québec	5	6	3

Certifié,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1891 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'acte de pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, sec. 4.

Noms des pilotes traduits.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Nazaire Curodeau ..	Pour avoir, le 20 mai, causé un abordage entre les trois-mâts-barques *Ferdinand* et *Canova*.	6 juin	Non prouvée.
Joseph Emilien *alias* Emile Lachance.	Pour avoir, le 1er juin, échoué le s. *Eveline* sur l'île Blanche.	27 juin et 3 et 21 juil..	Déclaré coupable. Suspendu jusqu'au 1er juin 1892.
Joseph Gravel	Pour avoir causé un abordage entre le s. *Thames* et le trois-mâts-barq. *Stralsund.*	13 et 20 août	Déclaré coupable. Condamné aux frais de la cause.
Moïse Lachance	Pour avoir, le 15 août, fait échouer le s. *Bengar* sur le récif de l'île Blanche.	3 sept	Déclaré coupable. Suspendu jusqu'au 1er septembre 1892.
Jean A. Lachance ..	Pour avoir fait aborder le brigantin *Buda* sur le brise-lames.	24 do	Déclaré coupable. Condamné à $10 d'amende et les frais.
Ach. Trefflé Simard.	Pour avoir fait aborder le trois-mâts-barque *Jane* sur le brise-lames.	28 do	Déclaré coupable. Condamné à $10 d'amende et les frais.
Laurent Larochelle..	Pour avoir, le 15 octobre, fait toucher le S. *Bjorgvin* sur un récif près de l'île aux Grues.	29 oct.	Déclaré coupable d'une erreur de jugement, mais condamné seulement aux frais de la cause, parce que le navire n'a pas reçu d'avaries.

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUEBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage du havre de Québec, le 31 décembre 1891.

Numéro	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal..	11 avril 1871......	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet..........	19 mars 1874	do do 1878.
3	Adélard Vézina	23 mai 1883......	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Jean-Baptiste Pouliot	23 do 1883	
5	Joseph Thivierge..............	23 do 1883	
6	Léonidas Lachance.............	23 do 1883......	
7	Eudore Langlois...............	23 do 1883......	
8	Frs.-Xav. Eustache *alias* Wm. Doiron	12 juillet 1883.....	

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

NOTES SUR L'OUVERTURE ET LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION ET SUR LA FORMATION DE LA GLACE DANS LE PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE 1891.

La goélette *Maria Stella*, venant des paroisses d'en bas avec un chargement de bois de chauffage, arrive au port le 29 mars.

La glace du bassin de marée et du bassin à flot se brise le 27 mars, et la goélette *Diver* quitte ses quartiers d'hiver.

La glace de la rivière Saint-Charles et de l'Ile d'Orléans se brise et part le 20 avril.

Le bateau à vapeur *Canada*, de la Compagnie du Richelieu et Ontario, arrive dans le port le 27 avril.

Le premier steamer transatlantique, le *Sardinian*, arrive le 27 avril, et le second, le *Toronto*, le 29, deux jours après.

Le premier voilier, le trois-mâts-barque *Nelson*, arrive dans le port le 7 mai.

Le dernier transatlantique-poste, le *Circassian*, quitte le port le 18 novembre.

Le dernier steamer à fret, le *Greetlands*, quitte le port le 30 novembre.

Le dernier voilier, le trois-mâts-barque *America*, quitte le port le 20 novembre.

Le remorqueur à vapeur *Pentaqoet* arrive de Montréal le 3 décembre.

Le 17 décembre, la rivière Saint-Charles et les deux bassins sont gelés.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

RAPPORT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC, ANNÉE 1891.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1891, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes pour l'année courante.

Les recettes totales de la corporation des pilotes se sont élevées à $113,850.33, et les dépenses totales à $21,330.09,—laissant un solde net de $92,512.24 à être distribué parmi 146 pilotes en activité, donnant à chacun un dividende net de $633.34.

Cent trente-quatre navires étrangers ont payé $17,247.72. Sept cent trente-sept navires britanniques ont payé $96,602.60.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1891.

	$ cts.	$ cts.
RECETTES.		
Solde de 1890	3,169 74	
Contributions des pilotes	8,139 56	
Intérêt sur placements	3,073 00	
Intérêt—Caisses d'épargnes	58 97	
		14,441 27
DÉPENSES.		
Pensions	9,368 13	
Secours	33 33	
Divers déboursés	7 25	
Appointements	500 00	
Dépôt à la caisse d'épargnes	4,300 00	
En caisse	232 56	
		14,441 27
PILOTES SECOURUS PAR LE FONDS.		
David F. Pelletier, décédé le 4 juin 1891	14 66	
Joseph Pouliot, 1er, jusqu'au 1er novembre 1891	18 67	
		33 33
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS.		
SOMME PAYÉE À CHAQUE PILOTE PENDANT L'ANNÉE DU 1ER NOVEMBRE 1890 AU 1ER NOVEMBRE 1891.—PAYÉ DU 1ER JANVIER 1891 AU 31 DÉCEMBRE 1891.		
Vingt pilotes à $100.		
Frédéric Bernier, décédé le 7 mars 1891	34 73	
Thomas Duprés	100 00	
Marcel LeBel	100 00	
Laurent Larochelle	100 00	
Hilaric Jouvin	100 00	
Pierre Lapierre	100 00	
Gabriel Lachance	100 00	
François Noël	100 00	
Jean Pouliot	100 00	
Joseph Pepin	100 00	
Laurent Tremblay	100 00	
François Vézina	100 00	
J. Bte. Bernier, décédé le 1er avril 1891	46 44	
George Sansterre	100 00	
Thomas Simard, décédé le 4 août 1891	76 11	
Dominique Girard	100 00	
Louis Dugal	100 00	
J. Bte. Talbot	100 00	
Jean Chassé, mis à la retraite le 15 mars 1891	62 50	
F. X. Dallaire do do	62 50	
		1,782 28
Huit pilotes à $92.		
Dominique Verreault	92 00	
Louis Fontaine	92 00	
Isaïe Marticotte	92 00	
Pierre Lemieux, décédé le 25 février 1891	29 39	
Edouard Labrèque	92 00	
François Thivierge	92 00	
Jean Coulombe, décédé le 11 septembre 1891	79 50	
Julien Dion, arrérages	25 00	
do année	90 00	
		683 89

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*		
Sept pilotes à $84.		
François Godreau	84 00	
Clovis Anctil	84 00	
Abraham Després	84 00	
Alexis Vezina	84 00	
Ls Oliver Leclerc, décédé le 17 novembre 1891	87 96	
J.-Bte Pâquet, décédé le 1er juin 1891	49 00	
Amable Saint-Laurent	84 00	
		556 96
Deux pilotes à $82.		
Joseph Lavoie	82 00	
Ovide Dick	82 00	
		164 00
Trois pilotes à $80.		
F.-X. Corriveau	80 00	
François Pelletier	80 00	
Antoine Roussel	80 00	
		240 00
Un pilote à $76.		
F.-X. Ménard, décédé le 14 mars 1891	28 08	
		28 00
Trois pilotes à $73.		
Pierre Charest	73 00	
Léandre Raymond	73 00	
Paul Pouliot	73 00	
		219 00
Un pilote à $47.		
James Forbes	47 00	
		47 00
VEUVES DE PILOTES.		
Vingt-trois veuves à $58.		
Veuve de J.-Bte Dion	58 00	
do Charles Brown	58 00	
do Louis Joseph Lavoie	58 00	
do Charles Pouliot	58 00	
do Louis Laprise	58 00	
do Maximin Caron	58 00	
do Alexis Pelletier	58 00	
do Pierre Pepin	58 00	
do Alex. Vaillancourt	58 00	
do Magloire Délisle	58 00	
do Edouard Marcoux	58 00	
do Charles Bernier	58 00	
do Paul Langlois	58 00	
do Alexis Délisle	58 00	
do Chs Nolet, décédé le 24 mars 1891	22 88	
do Paul Blouin	58 00	
do Pierre Roy, décédé le 26 novembre 1890	4 10	
do Yves Sylvestre	58 00	
do Edouard Petitgrew	58 00	
do Charles Dumas	58 00	
do Laurent Godbout	58 00	
do J.-Bte Bernier, mis à la retraite le 17 avril 1891	31 10	
do Jean Coulombe do 11 septembre 1891	7 48	
		1,167 56

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*		
VEUVES DE PILOTES—*Suite.*		
Dix-huit veuves à $55.		
Veuve de Pierre Ruelland	55 00	
do Paul Larochelle	55 00	
do Joseph Raymond	55 00	
do Jean-François Lamarre	55 00	
do Robert Demers	55 00	
dc Pierre Laprise	55 00	
do Michel Morin	55 00	
do F.-X. Délisle	55 00	
do Michel Guénard	55 00	
do Barthélemi Lachance	55 00	
do Hubert Dumas	55 00	
do Cyprien Langlois	55 00	
do Jean Lavoie	55 00	
do Pierre Gourdeau (M.C.), arrérages	13 75	
do do do à compte	41 25	
do F.-X. Lachance	55 00	
do Joseph Morency	55 00	
do Narcisse Forgues	55 00	
do Pierre Lemieux, mis à la retraite le 25 février 1891	37 28	
		972 28
Quatorze veuves à $54.		
Veuve de Michel Fournier	54 00	
do Paschal Dick	54 00	
do Pierre Gourdeau (A.F.)	54 00	
do Bénonie Normand	54 00	
do Damase Babin	54 00	
do Amable Genest, arrérages	27 00	
do do année	54 00	
do Frs Rioux	54 00	
do Nicholas Fortin	54 00	
do Gabriel Plante	54 00	
do Eustache Doiron	54 00	
do Joseph Lapointe	54 00	
do J. E. Adam	54 00	
do J.-Bte. Paquet, mis à la retraite le 1er juin 1891	22 50	
do Edouard Demers	54 00	
		751 50
Treize veuves à $52.		
Veuve de Félix Caron	52 00	
do David Cinq-Mars	52 00	
do Jean Giroux	52 00	
do Pierre Gourdeau (A.N.)	52 00	
do Joseph Dupil	52 00	
do Pierre Curodeau	52 00	
do J.-Bte Tremblay	52 00	
do Magloire Mercier	52 00	
do Louis Crépault, arrérages	26 00	
do do à compte	26 00	
do Célestin Saint-Pierre	52 00	
do Alexis Roy	52 00	
do Antoine Boucher	52 00	
do Vital Charest	52 00	
		676 00
Treize veuves à $50.		
Veuve d'Edouard Chevalier, décédé le 3 mars 1891	16 67	
Veuve de Thomas Dick	50 00	
do Dennis Glynn	50 00	
do Wm. Irvine, arrérages	12 50	
do do année	50 00	
do Fabien Langelier	50 00	

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*		
VEUVES DE PILOTES—*Fin.*		
Treize veuves à $50—Suite.		
Veuves de J. Bte. Laroche	50 00	
do Henri Noel	50 00	
do A. Lavoie (L.M.)	50 00	
do Frederick Simpson	50 00	
do Joseph Simpson	50 00	
do Pierre Ross, arrérages	12 50	
do do année	50 00	
do Amable Fournier, arrérages	12 50	
do do à compte	37 50	
do Julien Langlois	50 00	
		641 67
Treize veuves à $48.		
Veuve de Germain Caron, à compte	24 00	
do Jean Dion	48 00	
do Jean Pelletier	48 00	
do C. F. Koenig	48 00	
do Ovide Lachance	48 00	
do L. Langlois (E.D.)	48 00	
do Antoine Michaud, arrérages	12 00	
do do à compte	24 00	
do Pierre Normand, décédé le 7 mars 1891	16 80	
do David Petitgrew, arrérages	12 00	
do do année	48 00	
do Benjamin Pineau	48 00	
do John Simpson, décédé le 15 novembre 1890	2 00	
do Jos. Levesque, arrérages	12 00	
do do année	48 00	
do Frs. Côté	48 00	
		534 80
Cinq veuves à $40.		
Veuve de Paul Blouin	40 00	
do Célestin Côté	40 00	
do P. Desrosiers, arrérages	10 00	
do do année	40 00	
do F. X. Lachance	40 00	
do Edouard Turgeon	40 00	
		210 00
Six veuves à $34.		
Veuve de Jacques Dandurand	34 00	
do André Keable	34 00	
do Guillaume Morency	34 00	
do Pierre Rouleau	34 00	
do Henri Verreault	34 00	
do David Pelletier, mis à la retraite le 4 juin 1891	13 90	
		183 90
Dix veuves à $32.		
Veuve de Fabien Caron	32 00	
do Magloire Côté, arrérages	8 00	
do do année	32 00	
do Antoine Fortier	32 00	
do L. Langlois (A R.), arrérages	8 00	
do do do année	32 00	
do Thomas McNeil	32 00	
do Antoine Raymond	32 00	
do George Simard, à compte	24 00	
do Louis Thivierge	32 00	
do Alfred Turgeon	32 00	
do Alexis Vézina	32 00	
		328 00

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Fin.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Fin.*	$ cts.	$ cts.
DOUZE ENFANTS.		
David Charest, infirme (1), arrérages	3 75	
do do année	15 00	
Hil. Couillard do (1), arrérages	18 75	
do do à compte	11 25	
Thos. Boutin do (1)	15 00	
P. Toussaint do (1)	15 00	
F. Dupuis do (1)	15 00	
N. Fortin do (1), à compte	7 50	
Joseph Jahan do (1)	15 00	
P. S. Laprise (3)	37 48	
Isaac Forbes, infirme (2)	27 48	
		181 21
RÉCAPITULATION DES PENSIONS.		9,368 13
20 pilotes à $100	1,782 28	
8 do à 92	683 89	
7 do à 84	556 96	
2 do à 82	164 00	
3 do à 80	240 00	
1 do à 76	28 08	
3 do à 73	219 00	
1 do à 47	47 00	
45 pilotes.		
23 veuves à $58	1,167 56	
18 do à 55	972 28	
14 do à 54	751 50	
13 do à 52	676 00	
13 do à 50	641 67	
13 do à 48	534 80	
5 do à 40	210 00	
6 do à 34	183 90	
10 do à 32	328 00	
115 veuves.		
12 enfants à $15, $12.50, $10	181 21	
172 pensionnaires		9,368 13
ÉTAT DU FONDS.		
Argent prêté	53,352 71	
Somme dans la caisse d'épargne	4,300 00	
do entre les mains du sécretaire-trésorier	232 56	
		57,885 27
A déduire, les arrérages de pensions dus jusqu'à ce jour		224 63
		57,660 64

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

Nous, soussignés, certifions avoir minutieusement examiné les livres du fonds des pilotes invalides, et que nous les avons trouvés corrects.

VICTOR VÉZINA
THÉOPHILE ST. LAURENT } *auditeurs.*

THOS. BOISSINOT, *comptable.*

F. X. DION en compte courant avec la Corporation des pilotes de Québec, jusqu'au 31 décembre 1891.

		$ cts.	$ cts.
RECETTES.			
Balance de 1890		717 45	
Fonds de réserve de 1890		500 00	1,217 45
Douanes, Montréal		54,015 66	
do Trois-Rivières		1,351 75	
do Chicoutimi		523 13	
do Tadoussac		184 67	
do Escoumains		97 14	
do Sorel		2,975 48	
Intérêt –			
Reçu à compte de la banque Nationale	$ 139 20		
Payé sur prêt	108 50		
		30 70	
Pilotage perçu à Québec		54,671 80	113,850 33
Amendes		240 00	
Temps perdu		1,220 88	1,460 88
			116,528 66
DÉPENSES.			
Dépenses de goélettes	$1,855 19		
Moins	0 60		
		1,854 59	
Dépenses des pilotes		368 88	
do en général		2,201 83	
Provisions	$2,511 31		
MOINS—Vendues à diverses personnes	39 65		
		2,471 66	
Loyers		405 73	
Gages des matelots		1,708 07	
do cuisiniers		611 67	
Interdiction		505 90	
Indemnité aux directeurs		600 00	
do capitaines et remplaçants		320 00	
do pour la station du Saguenay		225 00	
Parts des goélettes		520 00	
Pilotage remboursé		34 90	
Fonds des pilotes invalides		7,959 86	
Appointements des employés		1,550 00	21,338 09
Fonds de réserve			500 00
Dividendes			94,080 00
Balance			610 57
			116,528 66

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1891.

Nous, soussignés, certifions avoir examiné minutieusement les livres et comptes de la Corporation des pilotes de Québec, et les avons trouvés corrects.

VICTOR VÉZINA,
THÉOPHILE ST. LAURENT, } *auditeurs.*

THOS. BOISSINOT, *comptable.*

ANNEXE No 3.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 8 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints nos états annuels de pilotage pour ce district, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

RECETTES et dépenses pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

——	Montant.	Total.
RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Permis à 32 pilotes, à $5	160 00	
do 6 bateaux, à $10	60 00	
25 centins par pied, pour pilotage à la sortie du port de Saint-Jean, jusqu'à date.	1,794 49	
do do Musquash do	2 50	
Pilotage, str "Georgia"	27 50	
Interêt sur dépôt à la caisse d'épargnes féd., 12 mois, jusqu'au 1er juillet 1891	256 05	
		2,300 54
DÉPENSES.		
Pensions à 4 pilotes	485 00	
do 6 veuves	512 00	
do 2 enfants	40 00	
J. A. McMillan, papeterie, etc	24 10	
Audition des comptes pour 1890	25 00	
Loyer de bureau, 1 an	100 00	
Appointements du secrétaire-trésorier, 1 an	800 00	
Interêt déposé à la caisse d'épargne fédérale	256 05	
		2,242 15
Balance		58 39
Total		2,300 54

RELEVÉ des navires pilotés à l'entrée du port de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

——	Nombre.	Total.
		$ cts.
Goélettes	314	
Bricks et brigantins	24	
Navires	20	
Barques et petites barques	103	
Steamers	66	
Montant du pilotage reçu	529	23,470 93
Anglais.		
Goélettes	102	
Bricks et brigantins	18	
Navires	16	
Barques et petites barques	69	
Steamers	52	
Montant du pilotage reçu	257	14,076 50
Etrangers.		
Goélettes	212	
Bricks et brigantins	6	
Navires	4	
Barques et petites barques	34	
Steamers	14	
Montant du pilotage reçu	270	9,394 43

TAUX de pilotage en vigueur le 31 décembre 1891, pour le district de pilotage de Saint-Jean, N.-B.

SUR TOUT VOILIER.

A l'entrée—1er district	$1 50	par pied de tirant d'eau.
2e do	1 75	do do
3e do	2 25	do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 25	par pied.
Dans la baie (non de rigueur)	2 00	do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$1 50
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 00
do 200 do 300 do	3 00
do 300 do 400 do	4 00

Et 25 centins en sus pour chaque 50 tonneaux qu'un voilier jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

SUR TOUT STEAMER.

A l'entrée—1er district	$2 00	par pied de tirant d'eau.
2e do	2 50	do do
3e do	3 00	do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 75	par pied.
Dans la baie (non de rigueur)	2 75	do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$2 00
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 50
do 200 do 300 do	3 75
do 300 do 400 do	5 00

Et 30 centins en sus pour chaque tonneau qu'un steamer jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

PILOTES autorisés pour le district de pilotage de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Thomas Traynor	38	St-Jean, N.-B.	
S. Rutherford	59	do	
Edward J. Fletcher	64	do	
Jos. Doherty	45	do	
J. L. C. Sherrara	57	do	
James Doyle	55	do	
Henry Spears	40	do	
John Thomas	43	do	
James Murray	50	do	
Henry Thomas	60	do	
John Sproul	55	do	
Richard Scott	40	do	
Patrick Conlin	41	do	
James Reed	45	do	
John Spears	42	do	
Charles Daley	55	do	
William Lahey	62	do	
Richard Cline	66	do	
Jas. McPartland	57	do	
Jas. S. Spear	46	do	
T. J. Stone	38	do	
Jas. E. Mantle	45	do	
William Quinn	44	do	
Philip G. Dordy	51	do	
William Miller	40	do	
Alfred Cline	34	do	
William Scott	35	de	
Bartholomew Rogers	34	do	
James Bennett	34	do	
Martin Spears	34	do	
Robert Thomas	50	do	
John McAnulty	52	Musquash, N.-B	Autorisé pour Musquash seulement

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1891.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

HALIFAX, N.-E., 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états annuels de la commission de pilotage du district d'Halifax, N.-E., savoir :—

Etat des recettes et des dépenses.
Etat du fonds de retraite.
Etat des recettes nettes des pilotes.
Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.
Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.
Liste des pilotes autorisés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire-trésorier.

ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée en 1891.

	$ cts.
DÉPENSES.	
Auditeur pour 1890	30 00
Appointements du secrétaire pour 1890	600 00
Loyer de bureau, combustible et taxes	332 10
Impressions, entretien de bureau et divers	126 30
Surplus à l'avoir du fonds des pilotes	4,624 00
	5,712 80
RECETTES.	
Argent en caisse le 1er janvier 1890	735 87
Effets du Canada à 4 pour 100	1,000 00
Dépôts à la Caisse d'économie	1,842 53
Pilotage à la sortie sur navires ne prenant pas de pilotes	1,120 92
5 pour 100 de commission	973 98
Intérêt sur effets 4 pour 100, du Canada	40 00
	5,712 80
Surplus à l'avoir du fonds des pilotes	4,624 40

E. et O. E.

J. TAYLOR WOOD,

Secrétaire.

ÉTAT du fonds de retraite.

		$ cts.
Argent à la caisse d'épargnes, 1er janvier 1891		3,468 66
Argent, dépôt spécial à la banque Union, 1er janvier 1891		915 00
Argent à la banque Union, 1er janvier 1891		123 33
Argent perçu, 2 pour 100, pendant 1891		463 40
Intérêt, caisse d'épargne et banque Union		143 38
		5,113 77
Moins—Payé à la famille de feu le pilote Smith	$45 00	
do do Nickerson	45 00	
		90 00
Av.		5,023 77
Balance à la caisse d'épargne, 31 décembre 1891		3,590 04
do banque Union (dépôt spécial)		1,137 00
do do do		296 73
		5,023 77
Augmentation pour l'année		516 78

E. et O. E.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1891, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
124	119	4	18	3	389	595,189	12,398 50
ÉTRANGERS.							
13	2	0	189	1	91	89,731	2,025 62
137	121	4	207	4	480	684,920	14,424 12

RELEVÉ des navires, à la sortie, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1891, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
8	19	3	27	3	391	585,298	6,397 42
ÉTRANGERS.							
6	1	0	189	1	90	90,796	1,129 60
14	20	3	216	4	481	676,094	7,527 02

Noms des pilotes pour le port d'Halifax, N.-E.

Numéro	Noms.	Résidence.	Age.
1	John Fleming	Ketch-Harbour	79
2	William Fleming	Halifax	25
3	James Holland	Anse Duncan	55
4	William Baker	Halifax	56
5	Bernard Gallagher	do	67
6	Daniel Martin	Ketch-Harbour	46
7	Joseph Reno	Anse au Hareng	66
8	Patrick Hayes	do	70
9	Hugh Munroe	do	56
10	Jeremiah Holland	Anse Duncan	59
11	Edward Bayers	Halifax	50
12	James Hanrahan	Anse Ferguson	54
13	Wm. Beazley	do	51
14	John Hayes	Halifax	41
15	James Spears	Anse au Hareng	33
16	John Beazley	Halifax	32
17	Charles Glazebrook	do	61
18	Charles F. Martin	do	26
19	William White	Anse Ferguson	34
20	Thomas Hayes	Anse au Hareng	32
21	Thomas Reno	do	31
22	Charles Martin	Halifax	62
23	Henry Lattee	Anse au Hareng	27
24	John Johnson	Anse à l'Ours	67
25	James Conway	Halifax	29
26	James Fleming	Ketch-Harbour	52

Etat total des gages des pilotes pour 1891, $17,899.97, et $688.46 pour chaque homme.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

Halifax, 31 décembre 1891.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PORT DE PICTOU, N.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du port de Pictou pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Les règlements sont les mêmes que ceux mentionnés dans mon dernier rapport.

Le pilote n° 5 n'a pas piloté pendant la saison, ayant trouvé de l'emploi à terre.

Les commissaires n'ont pas eu occasion de se réunir durant la saison qui vient de s'écouler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. NOONAN,
Secrétaire de la commission.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES et dépenses provenant de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

	$ cts.
RECETTES.	
Reçu de pilotage d'après relevé	2,780 89
Reçu de onze pilotes, cautionnements renouvelés	11 00
Reçu du capitaine Bacquet, patente	40 00
Balance due au secrétaire	45 47
	2,877 36
DÉPENSES.	
Payé aux pilotes pour pilotage	2,589 39
Payé, appointements du secrétaire	200 00
Payé pour loyer du bureau et combustible, 1891	. . . . .
Balance due au secrétaire de l'année dernière	87 97
	2,877 36

Relevé des recettes de pilotes pour 1891.

N°	Nom.	Montant.
		$ cts.
1	Alex. T. Powell	14 00
2	James Fraser	61 00
3	Bryant Rodgers	103 00
4	Wm. A. Cooke	424 99
5	Angus McDonald	....
6	Henry H. Powell	105 00
7	Chas. A. Cooke	515 53
8	Geo. W. Powell	112 00
9	Danl. S. Smith	733 22
10	Danl. McLeod	114 00
11	Angus Smith	406 65
	Total	2,589 39

Recettes provenant des droits de pilotage pendant la saison de 1891.

	$ cts.	$ cts.
Montant total reçu	....	2,780 89
De ce montant—		
Reçu de voiliers	1,791 23	
Reçu de paquebots	989 66	
		2,780 89
De ce montant—		
Reçu de navires anglais	2,233 79	
Reçu de navires étrangers	547 10	
		2,780 89

Capitaines munis de certificats—Amable Bacquet, vapeur *Miramichi.*
Seconds munis de certificats—Aucun.

ANNEXE No 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SYDNEY, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

SYDNEY-NORD, C.-B., 28 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints les états de la commission de pilotage de Sydney pour l'année dernière, indiquant les arrivages aux différents ports de ce district, le nombre de vaisseaux qui ont payé les droits de pilotage, le montant des droits payés par les vaisseaux anglais et les vaisseaux étrangers, les capitaines munis de certificats, et les noms des différents pilotes et leur âge ; aussi les montants de recettes et de dépenses, et un état de compte de la commission de pilotage qui indique qu'une somme de $300 a été retirée du dépôt portant intérêt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. PURVES,
Secrétaire-trésorier de la commission des pilotes, Sydney-Nord.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

NOM et âge de chaque pilote, pour le district de Sydney, C.-B., pour l'année 1891.

N°	Nom.	Age.	N°	Nom.	Age.
1	John Brown	68	17	G. Brown	53
2	John Curran	64	18	L. Connell	48
3	John Petrie	59	19	J. Carroll	34
4	Con. Mullins	59	20	D. Petrie	34
5	D. McGillvary	61	21	J. McNeil	38
6	W. Ratchford	53	22	P. Burke	36
7	J. Cann	40	23	J. Shannahan	39
8	J. Mullins	41	24	P. Young	38
9	T. Shannahan	48	25	W. Brown	33
10	A. Ratchford	47	26	T. Ratchford	35
11	J. Fraser	50	27	G. Townsend	42
12	J. McGillvery	41	28	J. B. McGillvary	44
13	A. McNeil	47	29	T. Lyng	48
14	H. D. McGillvery	64	30	J. Fraser	48
15	J. D. McGillvery	44	31	Thos. McNeil	30
16	J. Carroll, jun	39	32	J. T. Laffin	32

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B., pendant l'année 1891.

PORT DE SYDNEY.

Classification des navires.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
			$ cts.
Vapeurs anglais	68	76,880	
do étrangers	4	7,986	
Voiliers anglais	52	6,885	
do étrangers	1	385	
Total	125	92,136	
Navires anglais			2,113 00
do étrangers			231 00
Total des droits de pilotage			2,344 00

PORT DES MINES INTERNATIONALES.

Classification des navires.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
Vapeurs anglais	89	111,807	
do étrangers	9	6,965	
Voiliers anglais	23	2,907	
do étrangers	1	119	
Total	122	121,798	
Navires anglais			3,485 00
do étrangers			342 00
Total des droits de pilotage			3,827 00

PORT DES MINES DE VICTORIA.

Classification des navires.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
Vapeurs anglais	54	31,934	
do étrangers	4	2,992	
Voiliers anglais	50	9,980	
do étrangers	4	399	
Total	112	45,305	
Navires anglais			1,252 00
do étrangers			408 50
Total des droits de pilotage			1,660 50

PORT DE SYDNEY-NORD.

Classification des navires.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
Vapeurs anglais	67	60,534	
do étrangers	8	8,602	
Voiliers anglais	218	54,367	
do étrangers	58	32,488	
Total	341	155,991	
Navires anglais			3,987 00
do étrangers			1,177 50
Total des droits de pilotage			5,164 50

RÉCAPITULATION.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage.	Montant.
			$ cts.
Sydney-Nord	341	155,991	5,164 50
Victoria	112	45,305	1,660 50
International	122	121,798	3,827 00
Sydney	125	92,136	2,344 00
Totaux	700	415,230	12,996 00

CAPITAINES PORTEURS DE CERTIFICATS.

Numéro.	Noms.	Classe.	Navires.	Montant.
				$ cts.
1	J. P. Augur	Steamer	St. Pierre	20 00
2	P. Lachance	do	Polino	20 00
3	D. Fraser	do	Coban	20 00
4	J. Fraser	do	Bonavista	20 00
5	J. B. Barlow	do	Newfold	20 00
6	C. E. Ormston	Goëlette	M. Millard	10 00
7	J. McPhail	Steamer	Cacouna	20 00
8	H. W. Gould	do	Thornholm	20 00
9	A. Richardson	Goëlette	Cyrene	10 00
10	J. Farquharson	Steamer	Harlan	20 00
11	D. A. McDonald	Goëlette	E. Stewart	10 00
			Total	190 00

ÉTAT des recettes et des dépenses, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1891.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Certificats et cautionnements	96 00	
Bateaux	12 00	
Capitaines porteurs de certificats	190 00	
Total des droits de pilotage	12,996 00	
		13,294 00
DÉPENSES.		
Pilotes payés par percepteurs	12,217 00	
Percepteurs	643 00	
Fonds de secours	136 00	
Loyer de bureau et combustible	45 00	
Dépenses de 5 commissaires	150 00	
Livres et impressions	27 17	
Télégrammes et frais de port	14 10	
Secrétaire et trésorier	100 00	
		13,332 27
Surplus des dépenses		38 27

ÉTAT de comptes, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1891.

Dt.			Av.		
		$ cts.			$ cts.
10 mai.. ..	Veuve Daley	20 00	31 déc...	Secours perçu, 1891	136 00
	do Brown	20 00		Intérêt sur dépôt	16 00
	do Madore	20 00		Balance	4 20
	do Mullins	20 00		Retiré de dépôts	300 00
17 juin ..	Pilote Doyle	50 00			
	do Mullins	25 00			
	Veuve McInnes	20 00			
19 août. ..	do Petrie	20 00			
10 nov....	do Daley	10 00			
	do Brown	20 00			
	do Mullins	10 00			
	do Madore	20 00			
4 déc	do McInnes	10 00			
	do Petrie	10 00			
	Change	7 14			
	Pilotes remboursés	12 00			
	Surplus de dépenses	38 27			
	Balance de l'année dernière	98 79			
31 déc	Pilote Mullins	25 00			
		456 20			456 20
1892.					
1er janv...	Balance reportée	4 20		Sur dépôt	300 00

W. PURVES,
Secrétaire-trésorier.

Sydney-Nord, C.-B., 28 janvier 1892.

ANNEXE No 7.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE, DANS LE COMTÉ DE GUYSBOROUGH, PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, CANADA, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

EDWARD QUINN, pilote nº 1.

Nom du navire.	Gréement.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Entrée.	Sortie.	Total.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
17th of May	Trois-mâts-barque	Norvège	465	11 00	13 00	24 00
Daisy	Goélette	Dominion	30	2 10	....	2 10
J. G. C.	do	do	40	2 80	2 80	5 60
Ravenswood	Trois-mâts-barque	do	525	14 00	16 00	30 00
						61 70

JOHN BYRNES, pilote nº 2.

Nom du navire.	Gréement.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Entrée.	Sortie.	Total.
Gazelle	Goélette	Dominion	253	....	9 00	9 00
Moonlight	do	do	33	2 31	2 31	4 62
Dominion	do	do	97	4 00	....	4 00
						17 62

ALFRED McDANIEL, pilote nº 3.

Nom du navire.	Gréement.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Entrée.	Sortie.	Total.
Hutchen Bros	Trois-mâts-barque	Dominion	492	....	13 00	13 00
Gazelle	Goélette	do	253	7 00	....	7 00
						20 00
Grand total	....	....	....	....	....	99 32

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

Au département de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 8.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DU COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE 1891.

Saint-André, N.-B., 31 décembre 1891.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage de la circonscription du comté de Charlotte, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. S. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

États de pilotage pour le district du comté de Charlotte, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Pilotes autorisés.	Age.	Résidence.	Pour quel district autorisé
Cline, Wellington	50 ans.	Paroisse de West Isles	Comté de Charlotte.
Boyd, Joseph	56 do	do Campobello	do
Boyd, John	64 do	do Dufferin	do
Britt, Patrick	59 do	Ville de Saint-André	do

Bateaux-pilotes autorisés.

Bateau-pilote "*Frederick Taylor*," 12½ tonneaux, Joseph Boyd, patron.

Montant perçu par les pilotes pour l'année courante.

Nom des pilotes.	Navires britanniques.	Navires étrangers.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cline, Wellington	262 00	10 00	
Boyd, Joseph	255 00	165 00	
Boyd, John	35 50	138 10	
Britt, Patrick, non en service	....	....	
	552 50	313 10	865 60

Recettes de la commission de pilotage.

Permis pour 1 bateau-pilote	$5 00	
Règlements	3 00	
Permis pour 1 pilote	6 00	
		$14 00

Dépenses.

Papeterie et frais de port	$1 00	
Payé aux commissaires, St-Stephen et St-George.	4 00	
Payé au secrétaire, St-André	9 00	
		$14 00

Tarif du pilotage.

Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie...			$2.25 par pied de tirant d'eau.	
Second	do	do	$1.60	do
Troisième	do	do	$1.50	do

De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que le tarif ci-dessus.

Quatrième district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, $1 par pied de tirant d'eau.

Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus du tarif ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au terrain de délestage, navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300, $2.50 chacun ; 300 tonneaux et plus, $3.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de Saint-André, navires de 80 à 200 tonneaux, $4 ; de 200 à 300 tonneaux, $5 ; de 300 à 400 tonneaux, $6 ; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites du comté, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires de 80 à 200 tonneaux, $6 ; de 200 à 300 tonneaux, $8 ; de 300 à 400 tonneaux, $10 ; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 3 décembre 1891.

ANNEXE No 9.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION D'ALBERTON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE,
ALBERTON, I.P.-E., 6 janvier 1892.

A l'hon. C. H. TUPPER,
Ministre de la marine, Ottawa.

MONSIEUR,—Ci-suit le rapport de la commission de pilotage pour une partie du comté de Prince, I.P.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

Non du pilote.	Age.
George Wells, Alberton	26
Charles Gallant do	34
John W. White do	23

James Ellis, Bideford, lot 12, n'a pas fait de rapport.
Pilotes autorisés pour tout le district :—

Recettes des pilotes.

George Wells	$ 58 85
Charles Gallant	71 60
John W. White	54 16
	184 61

Ces montants ont été perçus par les pilotes individuellement, et tous de vaisseaux anglais.

WM. P. REID, *président*,
T. E. BIRCH,
JOHN P. BRENNAN,
Commissaires de pilotage.

ANNEXE No 10.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 10 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés concernant le district de pilotage de Miramichi, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

A M. W. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

LES PILOTES de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1891.	Dt.		$ cts.
18 juin	Compte de Gillespie et Saddler, réparer une goélette		5 25
18 do	do H. A. Muirhead do		10 44
18 do	do James Henderson, inspection de 4 goélettes		10 00
18 août	Maître-pilote, payé pour impressions, etc		5 00
18 sept.	Loyer du bureau du maître-pilote		20 00
18 do	Compte de P. Howlan, construction d'un bateau		10 00
19 nov	Intérêt sur argent emprunté pour payer service		25 20
19 do	Loyer de magasin pour seine et engins de pêche		10 00
19 do	Compte de W. C. Huston pour impressions		4 00
19 do	Cie de navigation Miramichi ; prix de passage, pilotes		6 00
19 do	Alexander Martin, pension		100 00
19 do	2 pilotes, compte de seine		2 70
19 do	Papeterie, frais de port		2 47
19 do	Dame A. McEachran, une part dans une goélette		127 58
25 do	Commission de 3 pour 100 sur $9,721.32		291 64
25 do	28 pilotes, $324.68 chacun		9,091 04
			9,721 32
	Av.		
25 nov	Droits de pilotage perçus à l'entrée	$ 4,203 99	
25 do	do à la sortie	4,707 83	
25 do	do pour déplacement	473 50	
25 do	do services supplémentaires	36 00	
25 do	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	300 00	
			9,721 32

R. R. CALL, *secrétaire-trésorier.*

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., de tous bâtiments, britanniques ou étrangers.

	$ cts.
A l'entrée	2 25 par pied.
Pour tous bâtiments mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus.	0 02 par tonn.
A la sortie	2 00 par pied.
Pour tout bâtiment prenant la mer après le 1er novembre un boni de	4 00
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment—	
Bâtiments de pas plus de 100 tonneaux	1 50
do do 200 do	2 00
do do 300 do	3 00
do de plus de 300 tonneaux	4 00
Avec 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles.	

NATIONALITÉ des bâtiments pilotés à l'entrée pendant l'année 1891.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais	63	Allemands	2
Suédois et norvégiens	41	Français	2
Italiens	24	Espagnols	1
Autrichiens	7		
Etats-Unis	6	Total	150
Russes	4		

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Description des bâtiments.	Nombre.	Nombre.
A l'entrée—		
Steamers anglais	9	
Voiliers "	54	
Steamers étrangers	2	
Voiliers "	85	
		150
A la sortie—		
Steamers anglais	10	
Voiliers "	48	
Steamers étrangers	2	
Voiliers "	85	
		145
Déplacements—		
Steamers anglais	3	
Voiliers "	14	
Steamers étrangers	....	
Voiliers "	55	
		72
Services supplémentaires—		
Steamers anglais	....	
Voiliers "	8	
Steamers étrangers	....	
Voiliers "	1	
		9
	$ cts.	
Montant total à l'entrée—		
Steamers anglais	431 17	
Voiliers "	1,331 79	
Steamers étrangers	71 67	
Voiliers "	2,369 36	
		4,203 99
Montant à la sortie—		
Steamers anglais	301 50	
Voiliers "	1,349 00	
Steamers étrangers	51 00	
Voiliers "	3,006 33	
		4,707 83
Montant total de déplacements—		
Steamers anglais	24 00	
Voiliers "	81 50	
Steamers étrangers	....	
Voiliers "	368 00	
		473 50
Montant total pour services supplémentaires—		
Steamers anglais	....	
Voiliers "	32 00	
Steamers étrangers	....	
Voiliers "	4 00	
		36 00

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

N°	Noms des pilotes.	Age.	Pour quel service.	Remarques.
2	Louis Jimmo	37	Sans restriction	
4	Angus McEachran	72	do	
5	Mitchell Martin	62	do	
6	Francis Martin	57	do	
7	Maxime Martin	46	do	
9	Angus McLean	58	do	
10	Alexander Wilson	45	do	
11	Robert J. Walls	40	do	
12	George Savoy	47	do	
13	Reuben Nowlan	47	do	
14	John McEachran	41	do	
15	Charles McLean	52	do	
20	Oliver Foster	50	do	
22	William Walls, aîné	37	do	
23	William Tait	68	do	Maître-pilote.
26	John McCullam	39	do	
27	James Nowlan	40	do	
28	Dudley P. Walls	45	do	
29	George Sutton	40	do	
30	James A. Nowlan	36	do	
31	George T. Tait	34	do	Permis d'absence pour 1891.
32	Joseph Jimmo	36	do	
33	James McCullam	47	do	
34	Allan McEachran	32	do	
35	John Martin	32	do	
36	Asa Walls	32	do	
37	William Walls, jeune	34	do	
38	John Nowlan	35	do	
39	Patrick Nowlan	32	do	

LISTE des bateaux-pilotes munis de certificats.

N°	Nom du bateau.	Tonnage.	Capitaines.	Date du certificat.	Quand renouvelé.
11	May Queen	22·50	Angus McLean	Mai 1878	Mai 1891.
13	Two Brothers	25	John McCullam	do 1878	do 1891.
14	Empress	25·57	Patrick Nowlan	do 1878	do 1891.
15	Princess Louise	20·85	Robert J. Walls	do 1879	do 1891.

ÉTAT indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilotes durant les cinq dernières années.

N°	Noms des goélettes.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
11	May Queen	354 59	463 35	420 64	375 13	379 71
13	Two Brothers	454 77	474 36	504 90	423 60	432 39
14	Empress	356 08	379 71	434 38	465 93	473 48
15	Princess Louise	263 12	334 00	370 47	321 27	346 33
	Totaux	1,428 56	1,651 42	1,730 39	1,585 93	1,631 91

R. R. CALL,
Secrétair.-tresorier.

ANNEXE No 11.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Vu l'absence des commissaires, il n'y a pas eu d'assemblée à laquelle le rapport aurait pu être soumis.

EDWARD HICKSON,
Secrétaire.

ANNEXE No 12.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

NANAÏMO, C.-B., 15 janvier 1892.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage dressés par la commission de Nanaïmo, ainsi que l'exige l'acte de 1886, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

RELEVÉS de pilotage—(*a et b*) Noms et âges des pilotes, etc.

Noms.	Ages.	Service.	Observations.
John Sabiston, aîné	65	Havre	
John Sabiston, jeune	38	District	
Daniel Morrison	51	do	
James Peter Bendrodt	31	do	
Jas. Christensen	50	do	Suspendu pour 3 mois.

(*c*) Droits de pilotage, etc. :

Demi-pilotage	$ 1 par pied.
Pilotage entier	2 do
do dans le golfe	10 par diem.
Steamers allant à l'Alaska	40 par mois.

(*d*) Montant total perçu pour droits de pilotage, distinguant les sommes reçues des navires britanniques et des navires étrangers.

Droits de pilotage perçus des navires britanniques	$ 4,892 00
do do étrangers	18,244 00
Total des droits de pilotage	$23,136 00

(*e*) Recettes et dépenses :—

RECETTES.

Solde de 1890	$ 1,158 26	
Droits de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1891	23,136 00	
Certificats de pilotes	50 00	
		$24,344 26

DÉPENSES.

Payé au pilote Sabiston, aîné	$ 4,454 88	
Sabiston, jeune	4,454 88	
Morrison	4,454 88	
Bendrodt	4,454 88	
Christensen	3,588 86	
Commissaires	460 00	
Trésorier	165 00	
Secrétaire	165 00	
Loyer	120 00	
Dépenses imprévues	84 85	
		$22,403 23
En caisse pour 1892		$ 1,941 03

E. QUESNELL,
Président.

C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

NANAÏMO, 5 janvier 1892.

ANNEXE No 13.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE YALE ET NEW-WESTWINSTER POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1892.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes, les états, bilan, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1891, *re* la commission de pilotage de Yale et New-Westminster.

Vous remarquerez un nouvel item sous l'en-tête de déboursés (*i.e.*) dépenses de pilotage ; ces dépenses ont été faites de la manière suivante :—

Tous droits de pilotage gagnés sont maintenant déposés au bureau.

(1.) De ces argents, 10 pour 100 sont appliqués aux dépenses du bureau.

(2.) Les dépenses encourues pour le maintien du service de pilotage sont payés (*i.e.*), le salaire du capitaine de sloops, les gages de l'équipage de sloops, leur entretien, etc.

(3.) S'il reste un surplus, il est divisé entre les pilotes à la fin de chaque quartier.

Sous l'ancien système, les pilotes payaient tout, et maintenaient leurs propres sloops, et faisaient ce qu'ils pouvaient individuellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. GORDON JOHNSON,
Secrétaire de la commission.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Recettes.

Solde à la banque			
Droits de pilotage		$ 10,969 00	
Permis			
Amendes		100 00	
			$11,069 00

Dépenses.

Payé aux pilotes		$ 7,335 21	
Dépenses—			
Bureau	$ 887 61		
Pilotage	2,061 79		
		2,949 40	
Solde à la banque		784 39	
			$ 11,069

Bilan pour 1891.

Fonds de réserve	$ 1,027 00	
Intérêt au 31 décembre 1891	37 94	
Compte de commission	1,096 90	
Amendes	100 00	
Surplus de droits pour le trimestre finissant le 31 décembre 1891	475 10	
		$ 2,736 94
Compte des dépenses	$ 887 61	
Solde à la banque, dépôt spécial	1,064 94	
do compte courant	784 39	
		$ 2,736 94

Pour 1891.

Numéro du permis.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	Donald Urquhart	43	Autorisé à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district.	Malade.
2	Wm. Ettershank	48		Service actif.
3	Thos. Bebbington	45		do
4	Geo. W. Robertson	40		Malade.

Les droits de pilotage actuellement en vigueur sont les mêmes que ceux qui ont été approuvés par arrêté du conseil le 20 septembre 1890.

Droits de pilotage perçus.

64	navires anglais, entrée,	91,052	tonneaux	$ 2,539 00
90	do étrangers do	84,758	do	2,687 50
62	do anglais, sortie,	82,213	do	2,552 50
91	do étrangers do	82,193	do	3,190 00
				$10,969 00

C. GORDON JOHNSON,
Secrétaire, C. de P. de V. et N.-W.

Vancouver, C.-B., 5 janvier 1892.

ANNEXE No 14.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA, ANNÉE 1891.

Victoria, C.-B., 6 janvier 1892.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1891, ainsi que l'exige l'article 24, chap. 54, de l'acte 36 Victoria, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans le supplément de votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,

Secrétaire.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Relevés de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1891.

PILOTES AUTORISÉS.

Nº	Nom.	Age.	Date de la délivrance du permis.	Ancienneté.	Observations.
1	James McIntosh...	63	23 avril 1880.....	9 janv. 1873...	Décédé 10 février 1891.
2	John Thompson...	42	23 avril 1880.....	4 déc. 1878...	Originair. pilote de la C.-B.
3	James Ramsey....	61	21 oct. 1889.....	9 juin 1889...	do do
4	William Meyer....	41	6 mai 1890.....	6 mai 1890...	A résigné pour commander le steamer "Danube" le 14 mars 1891.
5	Sam. W. Bucknam	41	6 mars 1891.....	6 mars 1891...	District de Victoria et d'Esquimalt.
6	John Newby	42	10 avril 1891.....	10 avril 1891...	do do

N.B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes autorisés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit.

Il n'y a pas de capitaine ni de seconds qui tiennent leurs permis de cette commission de pilotage, tous les certificats précédemment accordés ayant pris fin par le laps de temps.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19e rapport annuel), avec réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), s'appliquent à cette année.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1891, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

Dr. **Recettes et dépenses, du 1er janvier au 31 décembre 1891.** Av.

Date.	Nature des recettes.	Montant.	Date.	Service.	Montant.
1891.		$ cts.	1891.		$ cts.
1er janvier au 31 décembre.	Balance de l'an dernier	441 01	1er janvier au 31 décembre.	Pilotes de la C.-B.—Division de Puget-Sound	441 01
do	Droits de pilotage en vertu du paragraphe IV	12,054 75	do	do Gains d'après recettes	10,849 27
do	Remorqueurs américains, ½ pilotage à la sortie suivant le livre de recettes	46 56	do	Honoraires des commissaires, 12 mois	300 00
do	Str "Olympian," ½ pilot. à la sortie, 5 voyages	52 50	do	Bureau des examinateurs, droits d'examen	40 00
do	Droits de certificat, steamers de Puget-Sound	700 00	do	Dépenses de bureau, loyer, combustible, gaz, etc	345 55
do	Droits d'examen, 2	40 00	do	Secrétaire-trésorier, 12 mois	600 00
do	Droits de licence, 1	25 00	do	Balance à l'avoir de la commission de pilotage	783 93
		13,359 76			13,359 76

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Approuvé et trouvé correct,

R. P. RITHET,
ROBERT WARD,
THOS. B. HALL.
} *Commissaires.*

DROITS de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1891.

Mois.	Anglais.	Etrangers.	Total.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Janvier	141 00	586 75	727 75	N.B.—Ce total de $12,054.75, ne comprend pas une somme de $752.50 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $46.50 perçus de différents remorqueurs américains pour ½ pilotage à la sortie.
Février	229 85	669 00	898 85	
Mars	116 50	691 00	807 50	
Avril	249 50	692 50	942 00	
Mai	266 35	750 10	1,016 45	
Juin	536 35	782 75	1,319 10	
Juillet	345 60	852 50	1,198 10	
Août	383 75	841 25	1,225 00	
Septembre	266 00	690 00	956 00	
Octobre	320 60	743 25	1,063 85	
Novembre	492 00	637 50	1,129 50	
Décembre	219 75	550 90	770 65	
	3,567 25	8,487 50	12,054 75	

ANNEXE No 15.

Bateaux à vapeur inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Alberta	500	20 mars	2,282	190 56	A hélice, passagers.
Athabasca	500	21 do	2,269	189 52	do do
Minnie Kidd	64	1er avril	18	6 44	do passagers, passeur.
Dolphin		2 do	13	6 04	do remorqueur.
Lewis Shickluna		3 do	16	6 28	do do
John Hunter		4 do	32	7 56	do rem. de drag.
Arlington	100	4 do	23	6 84	do passagers, passeur.
Manitoba	500	7 do	2,616	217 28	do passagers.
Rosedale		8 do	1,507	125 56	do fret.
Heather Bell		9 do	20	6 60	do remorqueur de pêche.
City of Midland	400	13 do	748	57 84	do passagers.
G. P. McIntosh		14 do	58	9 64	do remorqueur de pêche.
Fred. A. Hodgson		13 do	63	10 04	do remorqueur.
Bob. Foote		14 do	40	8 20	do rem. de pêche.
Ethel		14 do	13	6 04	do do
Welcome		14 do	21	6 68	do do
Grace Darling		14 do	28	7 24	do do
Manitou	300	15 do	497	47 76	A aubes, passagers.
Anderson		15 do	16	6 28	A hélice, rem. de pêche.
Rover		15 do	51	9 00	do do
Garnet		15 do	19	6 52	do do
Alert		17 do	47	8 76	do remorqueur
W. A. Rooth		17 do	52	9 16	do do
Maggie		18 do	37	7 96	do do
Inez		18 do	59	9 72	do do

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Erin		17 avril	512	45 96	A hélice, fret.
Hector		17 do	43	8 44	do remorqueur.
Jane Armstrong		18 do	45	8 52	do do
Clinton		17 do	430	39 40	do fret.
S. Neelon		20 do	46	8 68	do remorqueur.
Wales		17 do	350	33 00	do fret.
Sir S. L. Tilley	10	20 do	1,178	102 24	do passagers et fret.
Celtic	60	23 do	698	63 84	do do
Lake Michigan		23 do	573	50 84	do fret.
Macassa	539	23 do	459	44 72	Hélices jumelles, pass.
Canada	30	23 do	644	59 52	A hélice, passagers et fret.
Northern Belle	250	14 do	322	49 04	do passagers.
Atlantic	318	14 do	683	62 64	do do
Baltic	307	14 do	1,324	113 92	A aubes, passagers.
Favourite	333	24 do	491	47 28	A hélice, passagers.
Hiawatha		24 do	39	8 12	do remorqueur.
Pacific	310	14 do	918	81 44	do passagers.
Lothair		22 do	413	37 96	do fret.
Saginaw		1er mai	357	33 56	do sauvetage.
Lurline		1er do	66	10 28	do yacht de plais.
City of Dresden	40	2 do	194	23 52	do passag. et fret.
Willie Scagel		2 do	22	6 76	do remorqueur.
Esperanza		4 do	17	6 36	do yacht de plais.
Chicora	872	5 do	931	82 48	A aubes, passagers.
Kathleen	183	4 do	391	39 28	A hélice, passagers et fret.
United Empire	396	6 do	1,961	164 88	do passagers.
Sovereign		6 do	613	54 04	do fret.
St. Magnus	25	8 do	853	76 24	do passag. et fret.
Union	130	8 do	267	29 36	A aubes, passagers, passeur.
Prowett Beyer		9 do	10	11 60	A hélice, rem. de pêche.
Modjeska	720	13 do	455	44 40	Hélices jumelles, pass.
Mazeppa	300	12 do	146	19 65	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc. —Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Abeona	....	13 mai	46	8 68	A hélice, yacht de plais.
Cibola	1,176	11 do	961	84 88	A aubes, passagers.
Mascott	128	15 do	49	8 92	A hélice, passagers.
John Hanlan	172	15 do	37	7 96	do do
Sadie	377	15 do	154	20 32	A aubes, passagers.
Glenrosa	40	12 do	63	10 04	A hélice, passagers.
Wenona	100	12 do	161	20 88	A aubes et à hélice, passagers.
Emulator	....	19 do	25	7 00	A hélice, remorqueur.
Viola	....	26 do	68	10 44	A hélice, yacht de plais.
C. H. Merritt	340	20 do	122	17 68	A hélice, passagers.
Canadian	340	21 do	231	26 48	A aubes, passagers.
Mayflower	900	21 do	189	23 12	do
Primrose	900	21 do	189	23 12	do
Truant	100	21 do	23	6 84	A hélice, passagers.
Island Queen	100	21 do	23	6 84	do
Jessie L. McEdwards	116	21 do	21	6 28	do
Gertrude	163	21 do	76	11 08	do
Kathleen	200	21 do	110	16 80	do
W. M. Alderson	200	22 do	122	17 68	A hélices jumelles, passagers.
Mocking Bird	40	15 oct.	38	8 04	A hélice, passagers.
Shawanaga	....	23 mai	96	12 66	A hélice, remorqueur.
Agnes	....	26 do	23	6 84	do do
Maud L	....	27 do	14	6 20	do do
A. W. Crawford	....	27 do	51	9 16	do do
J. H. Jones	....	28 do	208	21 72	A hélice, de pêche.
Mary Arnott	....	Pas de certific.	8	5 64	do remorqueur.
P. Cress	....	28 mai	63	10 04	do fret.
Phœnix	....	29 do	37	7 96	do remorqueur.
Spray	....	29 do	15	6 20	do remorqueur.
Orillia	234	5 juin	135	18 80	do passagers.
Southwood	40	5 do	19	6 62	do do
Longford	40	5 do	53	9 24	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Gypsy		6 juin	20	6 60	A hélice, yacht de plais.
Comet		6 do	20	6 60	do remorqueur.
Imperial	200	9 do	245	27 60	do passagers.
Muskoka	40	15 do	99	12 92	do do
Nipissing	343	15 do	275	30 00	A aubes, passagers.
Oriole	40	15 do	75	11 00	A hélice, passagers.
Dauntless		16 do	8	5 64	do remorqueur.
Rosseau		16 do	53	9 24	do do
Bertha May		16 do	20	6 60	do do
Kenozha	200	17 do	191	23 28	do passagers.
Lake Joseph		17 do	28	7 24	do remorqueur.
Edith May		17 do	45	8 60	do fret.
Mink	40	17 do	13	6 04	do passagers.
Jennie Wilson		18 do	7	5 56	do remorqueur.
Ontario		18 do	11	5 88	do remorqueur.
Sunbeam		18 do	4	15 96	do yacht de plais.
Onagonah	25	18 do	19	6 52	do passagers.
Kate Murray		19 do	3	10 48	do remorqueur.
Naiad		19 do	29	7 32	do yacht de plais.
Eurydice	554	22 do	590	55 20	A aubes, passagers.
Mary A. Laughlin		23 do	23	6 84	A hélice, remorqueur.
Equal Rights		24 do	6	5 46	do remorqueur.
Bruce		25 do	16	6 28	do remorqueur.
Mabel		25 do	11	5 88	do remorqueur.
Minnehaha		26 do	32	7 56	do remorqueur.
Eagle	14	26 do	12	5 96	do passagers.
Ostella		Non enregistré			
Alford Morrell		26 juin	40	8 76	do remorqueur
Chieftain		Pas de certific.	40	8 20	do passagers.
Couchiching	do	do	105	13 40	do remorqueur.
Rambler	do	do	14	6 12	A hélices jumelles, remorqueur.
Brothers		15 juill.	18	19 20	A hélice, rem. de pêche.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Kakabeka		15 juillet	113	17 04	A hélice, fret.
Three Friends		16 do	97	12 84	do rem. de pêche
Salty Jack		16 do	45	8 60	do remorqueur.
Mary Ann		17 do	86	11 96	do do
Kate Marks		17 do	54	9 32	do do
Minota		Non enregistré			do do
R. Kendrick	40	27 juillet	15	6 20	do passagers.
Enterprise	40	1891. 30 nov	148	19 84	Hélices jumelles, pass.
Siesta		1892. 27 juillet	3	5 24	A hélice, yacht de plaisance.
Sea Flower		28 do	7	5 56	A hélice, yacht de plaisance.
Lillie		Pas de certific.	50	9 00	A hélice, passagers.
Queen	20	29 juillet	7	5 56	do do
Minota		29 do	29	7 32	Yacht de plaisance.
Camilla			54		do do
Rival		6 août	125	15 00	A aubes, remorqueur.
Meteor		6 do	337	34 96	do fret.
Ann Long		6 do	45	8 60	A hélice, remorqueur.
Houghton		7 do	49	8 92	Hélices jumelles, rem.
Vixen		7 do	68	10 44	A hélice, remorqueur.
Delight		7 do	26	7 08	do do
W. J. Aikens		10 do	42	8 36	do do
Hattie Vinton		10 do	55	9 40	do do
Bertha Endress		10 do	32	7 56	do do
Edgar P. Sawyer		11 do	52	9 08	do do
Othello		11 do	8	12 40	do rem. de pêche
Annie Clark		12 do	51	9 08	do do
Clara Hickler		12 do	42	8 36	do remorqueur.
W. L. Davis		13 do	46	8 68	do do
Fred Davidson		25 do	43	8 46	dv do
Home Rule		25 do	3	5 26	do do
Maud	29	25 do	18	6 44	do passagers.
Thomas		26 do	76	11 08	do fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits. de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Adrelexa		26 août	15	6 20	A hélice, yacht de plaisance.
Severn		26 do	44	8 52	A hélice, remorqueur.
Waubaushene		27 do	97	12 76	do do
May Flower		27 do	14	6 12	do do
John William		27 do	14	6 12	do do
Eva Belle		27 do	10	5 80	do rem. de pêche
Severn Belle		27 do	8	5 64	do remorqueur.
H. L. Lovering		28 do	55	9 40	do do
Tender	22	28 do	31	7 40	do passagers.
Pocahontas		29 do	32	7 56	A aubes, remorqueur.
Lansdowne	300	29 do	1,571	133 68	do pass. de wag.
Great Western	300	29 do	1,080	94 40	do do
International		16 sept	82	11 56	A hélice, remorqueur.
Monarch	332	18 do	2,017	169 36	A hélice, passagers et fret.
Seguin	20	28 do	818	73 44	A hélice, passagers et fret.
George Douglas		6 oct	42	8 36	A hélice, remorqueur.
Fanny Arnold		8 do	73	10 84	do do
P. S. Hiesordt		8 do	45	8 60	do do
Clara		9 do	12	5 96	do rem. de pêche
Starlight		9 do	16	6 28	do remorqueur.
James Clark		10 do	48	8 84	do rem. de pêche
John Harrison		10 do	44	8 52	do remorqueur.
Frank Reed		12 do	34	7 72	do do
Uncle Jim		12 do	11	5 96	do do
P. M. Campbell		13 do	49	8 92	do do
Yacht Maida		Pas de certific.	3	5 24	do do
Maggie May		14 oct.	46	8 68	do do
James Storey		15 do	49	8 84	no do
Mary A. Day		Pas de certific.	45	8 60	do rem. de pêche
Port Elgin Queen		23 oct.	37	7 56	do do
Mascot		13 nov.	21	6 68	do do
Alpha		14 do	34	7 32	do remorqueur.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Metamora		29 avril	239	24 12	A hélice, remorqueur.
Enterprise		29 do	620	54 60	do fret.
Ocean	150	29 do	684	62 72	do passagers.
Joe Mac		30 do	44	8 44	do remorqueur.
Maggie R. Mitchell		30 do	40	8 20	do do
James Norris		30 do	50	9 00	do do
Maggie A. Bennett		1er mai	34	7 72	do do
C. W. Chamberlain		30 avril	385	35 80	do fret.
Resolute		4 mai	139	16 12	do remorqueur.
Superior		4 do	89	12 12	do do
Susan C. Doty		4 do	26	7 08	do do
Dominion		6 do	478	43 24	do fret.
Harvey Neelon		7 do	65	10 12	do remorqueur.
Ella Taylor		7 do	34	7 72	do do
Home Rule		7 do	81	11 48	do do
Electric		8 do	6	5 48	do yacht de plais.
Mizpah	90	8 do	18	6 44	do passagers.
Queen of the Isles	100	8 do	40	8 20	do do
Chicoutimi	278	11 do	110	16 80	A aubes, passagers.
Myles		13 do	1,211	101 88	A hélice, fret.
Ongiara	244	16 do	98	12 84	do passagers.
J. C. Clark	264	6 do	145	19 60	do bat.-pass., pass.
Kittie Haight		19 do	60	9 80	do remorqueur.
Despatch		19 do	33	7 64	do do
Thames	300	20 do	82	11 56	A aubes, passagers.
City of London	300	20 do	79	11 32	do do
City of Windsor	80	22 avril	511	48 78	A hélice, passagers et fret.
Maid of the Mist	80	22 mai	62	9 96	do passagers.
Greyhound	335	21 do	337	34 86	do do
Mary	75	25 do	62	9 96	do passagers et remorqueur.
City of Chatham	553	26 do	341	35 28	do passagers.
Dominion		26 do	138	16 04	do fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Vick	....	26 mai	13	6 04	A hélice, remorqueur.
Alfred Wilson	....	27 do	33	7 64	do do
Rosamond	....	29 do	23	6 84	do yacht de plais.
Carmona	750	1er juin	980	86 40	A aubes, passagers.
Campana	300	3 do	1,679	142 32	Hélices jumelles, passagers et fret.
John Milton	200	28 mai	93	12 44	A hélice, passagers.
Ruby	40	4 juin	72	10 76	do do
Snowstorm	....	....	17	6 36	do remorqueur.
Blandina	....	11 juin	46	8 68	do yacht de plais.
Clark Bros	....	9 do	5	5 40	do fret.
Verbena May	....	15 do	5	5 40	do remorqueur.
Sarah E. Day	....	15 do	5	5 32	do do
Clucas	....	17 do	28	7 32	do rem. de pêche.
A. Chambers	....	17 do	23	6 84	do remorqueur.
Sea Gull	....	17 do	19	6 52	do do
Juno	....	17 do	28	7 24	do do
J. W. Steinhoff	413	19 do	312	32 96	do passagers.
Lillie Smith	....	23 do	302	29 16	do fret.
Jessie	....	23 do	118	14 44	do remorqueur.
Lottie Maud	....	24 do	10	5 80	do rem. de pêche.
Kingfisher	....	25 do	14	6 12	do do
Conservative	....	25 do	7	5 56	do do
Uncle John	....	25 do	7	5 56	do do
Nellie May	....	25 do	11	5 88	do do
Ida Bell	....	25 do	6	5 56	do do
Dan	80	3 juillet	56	9 48	do passagers.
Dixie	100	8 do	37	7 96	do do
Nautilus	....	10 do	9	5 72	do remorqueur.
Golden City	....	27 do	35	7 80	do do
Ada Alice	64	14 novembre	15	6 20	do passagers.
International	300	24 juin	851	76 08	H. jum., pass. de wag.
Huron	300	24 do	1,052	92 16	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Ontario	....	13 juillet	57	9 56	A hélice, remorqueur.
Interocean	40	24 juin	148	19 84	do passagers et fret.
Byron Trerice	400	15 juillet	268	29 44	do do
Ariadne	....	15 do	38	8 04	do remorqueur.
Harry Sewell	....	15 do	25	7 00	do do
Grace Darling	....	15 do	26	7 08	do do
Messenger	....	16 do	15	6 20	do do
Arbutus	....	16 do	49	8 92	do do
Sea Gull	....	16 do	41	8 28	do do
E. Windsor	....	17 do	86	11 88	do fret.
La Belle	....	Non certifié	75	11 00	do do
Euna	....	16 juillet	6	5 48	do remorqueur.
Energy	....	17 do	116	14 28	do fret.
W. S. Ireland	....	17 do	105	13 40	do do
City of Mt. Clemens	....	17 do	102	13 16	do do
Nina	....	17 do	11	5 88	do remorqueur.
Ripple	....	17 do	15	6 30	do do
Frankie	....	17 do	24	6 92	do fret et remorq.
Juno	....	18 do	210	21 80	do fret.
W. F. McRae	....	18 do	46	8 68	do remorqueur.
Charlton	....	20 do	261	25 88	do do
Maggie Mason	40	26 juin	56	9 46	do passagers.
Ivey Alderson	87	4 août	39	8 04	do do
Maid of the Mill	....	5 do	8	5 64	do yacht de plais.
Zeypher	....	7 do	19	6 52	do do
Victoria	....	....	3	5 25	do remorqueur.
City of Stratford	....	....	4	5 32	Hélices jumelles, yacht de plaisance.
Orion	....	11 août	591	52 28	A hélice, fret.
Florence	13	20 do	8	5 64	do passagers.
Mary Louise	40	20 do	64	10 12	do do
Excelsior	40	20 do	35	7 80	do do
Erastus Wiman	34	20 do	54	9 32	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Lady of the Lake		Pas de certific.			A hélice, remorqueur.
Northern		21 août	99	12 92	A aubes, remorqueur.
Ethel May		22 do	4	5 32	A hélice, yacht de plais.
Gordon Jerry		28 do	124	14 92	do fret.
Marguerite		Pas de certific.	8	8 64	do do
Harold Gauthier		3 sept.	9	5 72	do remorq. de pêche
Gordon Gauthier		3 do	26	7 08	do do
Walter Scott		3 do	26	7 08	do do
Richard S. King		Pas de certific.	58	9 64	do remorqueur.
Norcross		16 sept.	20	6 60	do do
Maggie McLean		16 do	37	50 72	do do
Copanoning		16 do	18	6 44	do do
Gertrude A. Rennie		16 do	14	6 12	do remorq. de pêche
Douglas		18 do	5	5 40	do remorqueur.
Sweet Mary		18 do	13	6 04	do do
Saucy Jim		22 do	93	24 88	do do
Isabella		23 do	44	8 52	do do
Conqueror		23 do	25	7 00	do do
Sonntag		1er oct.	7	5 56	do yacht de plais.
Arcadia		6 do	23	6 84	do remorq. de pêche
W. H. Siebold		6 do	22	6 76	do do
Hiawatha		7 do	163	20 96	do passagers.
W. M. German		9 do	28	7 24	do remorqueur.
Owen		9 do	103	13 24	do fret.
Elgin		15 do	16	6 28	do remorqueur.
Augusta		29 do	57	9 56	do do
Nellie Bly		30 do	6	5 48	do remorq. de pêche
Vera		Pas de certific.	14	6 04	do passagers.
Rescue		26 nov.	7	5 56	do do
			15,926	1,994 44	

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Michigan	500	25 février	1,730	146 40	A aubes, pass. de wag.
Ontario	500	18 mars	1,615	137 20	do do
Frank Jackman	....	28 do	39	8 12	A hélice, remorqueur.
Acadia	125	28 do	806	72 50	do passagers et fret.
		1891.			
Hope	200	1er déc.	170	21 60	do passeur.
		1892.			
Telegram	200	2 avril	322	33 76	do passagers.
United Lumberman	....	3 do	399	36 92	do fret.
Africa	....	1er do	482	43 56	do do
Lakeside	491	4 do	348	35 84	do passagers.
Persia	150	9 do	757	68 56	do do
Tecumseh	....	9 do	840	72 20	do fret.
W. B. Hall	....	10 do	608	53 64	do do
L. Shickluna	....	14 do	626	55 08	do do
			8,742	785 38	

O. P. ST. JOHN,
Inspecteur de bateaux à vapeur

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Onaping	....	24 avril	256	25 48	A hélice, remorqueur.
*Lillie	....	Pas de certific.	....	....	Chaudière brûlée ; manque d'eau.
Luella	122	18 mai	38	8 04	A hélice, passag., pass.
*Viola	....	26 do	68	10 44	do yacht de plais.
			362	43 96	

* Ces navires sont aussi compris dans la liste des vapeurs inspectés par M. Jas. Johnston.

W. J. MENEILLEY,
Président du bureau d'inspection de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Cambia	937	590	....	A aubes, passagers.. } Non employés.
Rupert	512	292	....	do do ...
Kincardine	199	135	....	A hélice, fret .. ..
A. H. Jennie	148	108	....	do do ....
Cherokee	179	121	....	do remorqueur.
Cecebe	11	8	....	do do
George Maytham	40	27	....	do do
Herbert M.	26	18	....	do do
Marshall & Murray	16	11	....	do do
Mary of Port Stanley	4	3	....	do do
George Dean	Non enregistré.		....	do do
Skipper	Non enregistré.		....	do do
Siskiwit	47	37	....	do do
Ontario	1,338	910	....	do passagers..
Evangeline	24	16	....	do yacht......
Maud S.	14	11	....	do remorqueur }
C. J. G. Munro	43	31	....	A hélice, remorqueur. Arrêté avant l'expiration du précédent certificat.
Algonquin	1,806	1,172	149 48	A hélice, fret ..... } Pas de demande.
Ida	21	6	....	do yacht ....
Revis Belle	8	5	....	do do ....
Halcro	8	5	....	do do ....
Rescue	20	17	....	do do ....
Ranger	8	5	....	do do ....
Startled Fawn	25	17	....	do do ....
Stella	9	6	....	do remorqueur.
Spray of Wallaceburg	47	32	....	do do
Myrtle	9	7	....	do passagers...
Fanny	5	3	....	do bat. de pêche
Lilly	22	15	....	do remorqueur.
Sea King	129	87	....	do do
Ocean Lilly	3	2	....	do do
Minnie Martin	10	7	....	do do }

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891—*Fin.*

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.	
			$ cts.		
Butcher Boy	94	64	....	A hélice, remorqueur.	Pas de demande.
Edward Blake	13	9	....	do do	
Rock	14	10	....	do bat. de pêche	
Purvis	13	9	....	do do	
Advance	72	49	....	do do	
Henry Smyth	40	27	....	do do	
Maganetawan	208	179	....	do remorqueur.	
	6,122	4,051	149 48		

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Michigan	500	7 avril	1,729·80	146 40	A aubes, passeur de wagons.
Ontario	500	18 mars	1,615·40	137 20	do
Africa	....	1er avril	482·39	43 56	A hélice, fret, tous les lacs.
United Lumberman	....	3 do	398·91	36 92	do do
Rosedale	....	13 do	1,506·93	125 56	do do
Hope	200	1891. 1er déc.	169·96	21 60	do passeur, Windsor et Détroit.
Atlantic	318	1892. 14 avril	682·63	62 64	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Pacific	310	14 do	918·08	81 44	do do
Northern Belle	250	14 do	322·21	49 04	do do
Tecumseh	....	9 do	839·67	72 20	do tous les lacs.
W. B. Hall	....	10 do	657·70	53 64	do do
Clinton	....	17 do	430·00	39 40	do do
Niagara	....	18 do	468·00	42 44	do do
Erin	....	17 do	512·22	45 96	do do
Wales	....	17 do	350·01	33 00	do do
Sir S. L. Tilley	10	18 do	1,177·77	102 24	do do
Lakeside	491	9 do	348·24	35 84	do Toronto et Ste-Catherine.
Persia	150	18 do	756·64	68 56	do tous les lacs.
City of Windsor	80	22 do	510·52	48 88	do Windsor et en partie sur le lac Huron.
Lothair	....	22 do	412·92	37 96	do tous les lacs.
Lake Michigan	....	23 do	573·28	50 89	do do
Celtic	60	23 do	698·04	63 84	do do
Macassa	539	23 do	459·06	44 72	do Toronto et Hamilton.
Acadia	125	23 do	806·36	72 50	do Montréal et Chicago.
Athabasca	500	27 do	2,268·63	189 52	do Owen-Sound et Pt-Arthur.
Alberta	500	27 do	2,282·14	190 56	do do
Manitoba	500	28 do	2,615·85	217 28	do do
Algonquin	....	28 do	1,805·61	149 48	do tous les lacs.
Favorite	333	28 do	491·33	47 28	do Meaford et baie Georgienne
Ocean	150	29 do	683·72	62 72	do Hamilton et Montréal.
C. W. Chamberlain	....	30 do	384·93	35 80	do Penetanguishene et baie Georgienne.

BATEAUX à vapeur inspecté pour l'année, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Baltic	307	14 avril	1,323·77	113 92	A aubes, Owen-Sound et Sault Ste-Marie.
Canada	30	1er mai	644·45	59 52	A hélice, tous les lacs.
L. Shickluna	....	2 do	625·81	55 08	do do
Kathleen	183	4 do	391·43	39 28	do Killarney et Web-Wood.
United Empire	396	6 do	1,960·65	164 88	do Sarnia et Duluth.
J. C. Clark	264	6 do	145·23	19 66	do passeur, Sarnia et Port-Huron.
Sovereign	....	6 do	612·72	54 04	do tous les lacs.
Union	130	8 do	266·96	29 36	A aubes, Fort-Erié et Black-Rock.
Dominion	....	8 do	478·13	43 24	A hélice, tous les lacs.
St. Magnus	25	9 do	852·55	76 24	do do
Chicora	872	11 do	930·50	82 48	A aubes, Toronto et Niagara.
Cibola	1,176	11 do	961·47	84 88	do do
Winonah	100	12 do	160·60	20 88	do et à hélice.
Glenrosa	40	12 do	63·18	10 04	A hélice, Burk's-Falls.
Myles	....	13 do	1,210·63	101 88	do tous les lacs.
Enterprise	....	14 do	620·42	54 60	do do
Manitou	300	15 do	497·11	47 76	A aubes, Midland et Parry-Sound.
Ongiara	244	16 do	97·77	23 52	A hélice, rivière Niagara.
City of Dresden	40	19 do	193·87	12 84	do lac Erié.
Telegram	200	19 do	320·59	33 76	do do
Thames	300	20 do	81·72	11 56	A aubes, London et Sprey-Bank.
City of London	300	20 do	76·85	11 32	do do
Mazeppa	300	20 do	145·59	19 68	A hélice, baie Burlington.
Modjeska	720	20 do	454·98	44 40	do do
Greyhound	335	21 do	337·03	34 96	do
Mizpah	90	21 do	18 05	6 44	do baie de Toronto.
John Hanlan	172	22 do	36·96	7 96	do do
Canadian	340	22 do	230·51	26 48	A aubes do
Mascotte	128	22 do	48·94	8 92	A hélice do
Sadie	377	22 do	154·18	20 32	A aubes do
Luella	122	22 mai	37·83	8 04	A hélice, baie de Toronto.
C. H. Merritt	340	23 do	121·58	17 68	do Victoria-Park.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Gertrude	163	23 mai	75·54	11 08	A hélice, baie de Toronto.
Kathleen	200	23 do	109·82	16 80	do do
Truant	100	23 do	23·31	6 84	do do
Arlington	100	23 do	23·37	6 84	do do
Island Queen	100	23 do	23·31	6 84	do do
J. S. McEdwards	116	23 do	21·40	6 68	do do
Chicoutimi	278	25 do	110·47	16 80	A aubes, Victoria Park.
Joe Milton	200	28 do	93·30	12 44	A hélice, Port-Stanley et lac Erié.
Campana	300	3 juin	1,678·79	142 32	do tous les lacs.
Minnie Kidd	64	4 do	17·60	6 44	do baie de Toronto.
Southwood	40	5 do	18·78	6 62	do lac Couchiching.
Orillia	234	6 do	134·51	18 80	do do Simcoe.
Longford	40	5 do	53·29	9 24	do do do
Carmona	750	6 do	976·93	86 40	A aubes, Toronto et Grimsby.
Imperial	200	10 do	245·10	27 60	A hélice, Meaford et Wiarton.
Maid of the Mist	80	13 do	61·97	9 96	do rivière Niagara.
W. M. Alderson	200	16 do	121 09	17 68	do Port-Dover et lac Erié.
Kenozha	200	17 do	191·53	23 28	do lacs Muskoka.
Mink	40	18 do	13·32	6 04	do do
Onaganoh	25	18 do	18·73	6 52	do do
Edith May	40	18 do	44·88	8 60	do do
Oriole	40	19 do	74·79	11 00	do do
Muskoka	40	20 do	98·98	12 92	do do
Nipissing	343	20 do	275·45	30 00	do do
Eurydice	554	22 do	589·89	55 20	A aubes, Toronto et Wilson
J. W. Steinhoff	413	22 do	311·80	32 96	A hélice, lac Ontario.
Lillie Smith	....	23 do	302·31	29 16	do tous les lacs.
City of Chatham	553	24 do	340·54	35 28	do Chatham et Windsor.
Interocean	40	24 do	147·83	19 84	do Wallaceburg et Sarnia
International	300	24 do	850·92	76 08	do passeur de wagons.
Huron	500	24 do	1,052·41	92 16	do do
Maggie Mason	40	26 do	55·77	9 46	do baie de Burlington.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Eagle	14	1 juill.	12·36	5 96	A hélice, à Parry-Sound.
City of Midland	400	1 do	748·41	67 84	do Collingwood et baie Georgienne.
Equal Rights			5·73	5 40	do pas de certificat.
Dan	80	6 juill.	56·08	9 48	do Toronto et les Parks.
Dixie	100	8 do	39·72	7 96	do île Novie et rivière Noire.
Mocking Bird	40	12 do	38·02	8 04	do baie du Tonnerre.
Chieftain		Pas de certificat.	40·00	8 20	do Portage-du-Rat, pas de certificat.
Kennina		do	41·86	8 36	do équipement insuffisant.
Shamrock		do	79·84	11 40	do do
Winnipeg		do	25·22	7 00	do do
Kakabaka		do	112·67	17 04	do baie du Tonnerre.
May Flower	900	20 juill.	189·40	23 12	A aubes, de Toronto.
Juno		29 do	209·50	21 80	A hélice, tous les lacs.
Ruby		30 do	72·22	10 76	do Port-Stanley.
Lillie	40	31 do	49·53	9 00	do Barrie et Big Bay Point.
Queen	20	31 do	6·63	5 56	do sur le lac Simcoe.
Mary	75	4 août	61·52	9 96	do
Nautilus		4 do	8·65	5 72	do équipement insuffisant.
Orion		11 do	590·99	52 28	do tous les lacs.
Ivey Alderson	87	12 do	38·67	8 04	do baie de la Longue-Pointe.
Ada Alice	64	14 do	15·43	6 20	do baie de Toronto.
Florence	13	20 do	8·42	5 64	do les lacs Muskoka.
Mary Louise	40	20 do	63·62	10 12	do do
Excelsior	40	20 do	34·62	7 80	do do
Erastus Wiman	34	20 do	53·53	9 32	do do
Meteor		28 do	180·72	34 96	A aubes, tous les lacs.
Lansdowne	300	29 do	1,570·90	133 68	do passeur de wagons.
Great Western	300	29 do	1,080·33	94 40	do do
Enterprise	289	30 nov.	148·19	19 84	A hélice, lac Simcoe.
R. Kendrick	40	9 sept.	14·96	6 20	do do
Primrose	900	8 do	189·40	23 12	A aubes, baie de Toronto.
Monarch	332	18 do	2,017·41	169 38	A hélice, Sarnia et Duluth.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Seguin	20	28 sept.	818·07	73 44	A hélice, tous les lacs.
J. H. Jones			208·42	21 72	do baie Georgienne.
Hiawatha	300	14 oct.	162·62	20 96	do passeur à Sarnia.
Fender	22	30 do	30·50	7 40	do baie Georgienne.
Maud	29	30 do	18·26	6 46	do do
Vera			13·52	6 04	do baie Rondeau.
Rescue	20	26 nov.	7·23	5 56	do sur la baie de Toronto.

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Rupert	511·97	292·48		Non employé.
Kincardine	198·67	135·10		do
Ontario	1,103·91	750·95		do
Myrtle	9·40	7·45		do
Cambria	937·26	637·34		do

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Pierrepont	415	1er avril	251·98	28 16	A aubes, passagers.
Maud	390	1er do	292·81	31 44	do do
Hero	475	2 do	342·12	45 36	do do
Traveller		18 do	207·52	21 64	do remorqueur.
John A. Macdonald		4 do	273·00	26 84	do do
D. K. Van Allen		8 do	317·95	30 44	A hélice, fret.
Scotia		11 do	458·33	41 64	do do
D. D. Calvin		13 do	749·53	65 00	do do
William Johnston		13 do	80·65	11 48	do remorqueur.
Reliance	25	14 do	239·14	27 12	Hélices jumelles, fret et passagers.
Resolute	25	14 do	371·86	37 76	do do
Ella Ross	300	15 do	324·88	34 00	A aubes, passagers.
Nile		15 do	96·30	12 68	A hélice, fret.
Nora	35	15 do	28·13	7 24	do passagers.
Emma Munson		16 do	32·63	7 64	do remorqueur.
Rescue		16 do	52·29	9 16	do do
Armenia	275	17 do	109·99	16 80	do passagers.
Deseronto	85	17 do	67·91	10 44	do do
Armenia		17 do	642·67	56 44	do fret.
Chieftain		18 do	434·68	39 80	A aubes, remorqueur.
Niagara		18 do	468·00	42 44	A hélice, fret.
James A. Walker		23 do	183·58	19 72	do remorqueur.
David G. Thomson		23 do	185·05	19 80	A double hélice, remorqueur.
Glengarry	10	23 do	494·83	47 60	A hélice, fret et passagers.
Jessie Hall		23 do	56·54	9 56	do remorqueur.
Glide		23 do	77·90	11 24	do do
Alexandria	450	24 do	863·15	77 04	A aubes, passagers.
Empress of India	680	24 do	579·05	54 32	do do
Rideau Belle	50	30 do	130·59	18 48	A hélice do
Hiram A. Calvin		1er mai	300·00	29 00	A aubes, remorqueur.
Princess Louise	240	5 do	114·88	17 20	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Olivia Gordon	....	7 mai	36·07	7 88	A hélice, remorqueur.
H. F. Bronson	....	11 do	137·12	15 96	A hélices jumelles, remorqueur
Active	....	11 do	345·88	32 68	A hélice, remorqueur.
Lorelie	100	11 do	44·29	8 52	do passagers.
Myra	....	12 do	73·21	10 84	do remorqueur.
Mona	....	13 do	24·87	7 00	do do
Sandy	....	14 do	29 57	7 32	do do
H. C. Curtis	....	14 do	36·19	7 88	do
A. B. Cook	....	14 do	34·17	7 72	do do
Geraldine	....	15 do	17·90	6 44	do yacht.
John Haggart	250	18 do	201·60	24 16	do passagers.
Col. By	....	19 do	9·31	5 72	do remorqueur.
Sunbeam	200	21 do	111·89	16 96	A aubes, passagers.
Golden City	175	21 do	68·02	10 45	A hélice do
Mary Ellen	130	22 do	44·50	8 60	do do
Undine	....	22 do	13·81	6 12	do remorqueur.
Lily	....	23 do	16·01	6 28	do do
Edmond	....	25 do	39·10	8 12	do do
Reindeer	165	26 do	58·29	9 64	do passagers.
Varuna	225	26 do	134·04	18 72	do do
Spartan	375	27 do	1,168·92	101 52	A aubes do
Eliza Bonar	....	29 do	25·68	7 08	A ubes, remorqueur.
Nellie Cuthbert	100	29 do	59·03	9·72	do passagers.
Annie Gilbert	35	30 do	19·00	6 60	do do
D. P. Dey	....	P. de certific.	11·26	5·88	do remorqueur.
Saxon	....	1891. 15 sept.	180·90	19 48	do fret.
Ranger	....	1892. 2 juin	13·83	6 12	do remorqueur.
Titania	....	3 do	16·83	6 36	do yacht.
Maggie May	....	1891. 30 déc.	29·03	7 32	do fret.
Khartoum	....	30 do	62·71	10 04	do do
Kherenow	....	1892. 4 juin	47·78	8 84	do yacht.
Thistle	....	3 mai	36·02	7 88	do remorqueur de pêche.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Nellie	25	5 juin	6·82	5 56	A hélice, passagers.
Corsican	400	6 do	1203·24	104 24	A aubes do
North King	525	9 do	872·95	77 84	do do
Robert Anglin	....	10 do	97·18	12 76	A hélice, fret.
Freemason	....	23 mai	104·82	13 40	do do
Antelope	40	13 juin	19·59	6 60	do passagers.
Pomona	....	18 do	4·88	5 40	do yacht.
Echo	....	18 do	6·06	5 48	do do
Corella	....	18 do	3·81	5 32	do do
Zeila	....	19 do	3·40	5 24	do do
Island Queen	300	19 do	98·09	12 84	do passagers.
Spray	....	Pas de certificat.	4·19	5 32	do yacht.
Ingomar	....	20 juin	18·21	6 44	do do
Dream	....	22 do	12·16	5 96	do do
City of Belleville	250	20 do	101·17	16 08	do passagers.
Triton	25	23 do	11·11	5 88	do do
Fearless	50	24 do	46·38	8 68	do do
Dorothy	....	24 do	10·09	5 80	do yacht.
South Eastern	700	25 do	395·31	39 60	A hélices jumelles, passagers.
Transit	450	Pas de certificat.	140·81	19 20	do do
Caribou	250	26 juin	144·19	19 52	A hélice, passagers.
Umbria	....	27 do	42·98	8 44	do remorq.
Crandella	400	30 do	266·20	39 28	A aubes, passagers.
Siesta	40	2 juill	14·96	6 20	A hélice do
Naiad	....	3 do	17·55	6 44	do yacht.
C. F. Dunbar	....	6 do	32·86	7 64	do remorq.
Vega	....	14 do	6·96	5 56	do yacht.
Beaver	75	17 do	18·00	6 44	do passagers.
Daisy	60	17 do	7·20	5 56	do do
Pearl	16	18 do	7·70	5 64	do do
Sunbeam	....	18 juill	13·43	6 08	A hélice, remorq.
Alice Ethel	175	20 do	71·75	10 76	A aubes, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite*.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Dominion		21 juillet	45·88	8 68	A aubes, remorqueur.
Eva		21 do	33·60	7 72	A hélice do
Waterwitch	20	22 do	9·20	5 72	do passagers.
Myrtle		22 do	27·46	7 16	A aubes, remorqueur.
Zetta Bruce	25	23 do	8·75	5 72	A hélice, passagers.
Stranger		23 do	28·00	7 24	do remorqueur.
Mary Louise	40	24 do	10·00	5 80	do passagers.
Express		24 do	3·90	5 32	do remorqueur.
Dawn	40	25 do	20·20	6 60	do passagers.
Esturion	325	27 do	118·36	17 44	A aubes do
Maple Leaf	70	27 do	26·08	7 08	A hélice do
Beaubocage	150	28 do	129·00	18 32	A aubes do
Bella Fair		29 do	6·60	5 56	A hélice, remorqueur.
St. Julian		7 août	19·92	6 60	do yacht.
		1891.			
Marquis of Lorne		30 déc.	20·19	6 60	do do
		1892.			
Sarah Daly		18 août	24·61	7 00	do remorqueur.
Albert Wright		19 do	29·00	7 32	do do
Grenada	175	19 do	57·00	9 56	do passagers.
Ivy		Pas de certificat.	7·43	5 56	do do
Princess Louise	100	19 août	26·36	7 08	do do
Gilbert		20 do	40·83	8 28	do remorqueur.
Alert	40	21 do	49·83	9 00	do passagers.
Alaska	100	21 do	48·74	8 92	do do
Enterprise		26 do	60·38	9 80	A aubes, remorqueur.
Elsie Ross		27 do	9·83	5 80	A hélice yacht.
Mayflower		26 do	4·20	5 32	do remorqueur.
Tropic	35	28 do	8·86	5 72	do passagers.
Bluebell		29 do	11·97	5 80	do fret.
Outlet Queen		1er sept.	18·45	6 44	do remorqueur de pêche.
Ventura		1er do	6·77	5 56	do yacht.

BATEAUX à vapeur, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Bertha	....	2 sept.	17·64	6 44	A hélice, yacht.
Daisy	....	15 do	4·89	5 40	do do
Prince Edward	....	16 do	18·22	6 44	Roue centrale, passeur.
Golden Eye	171	18 juillet ..	287·60	31 04	A aubes, passengers.
Ometa	....	Pas de cert.	18.68	6 52	A hélice, yacht.
Alberta	....	1891. 30 déc.	68·00	10 44	Roue centrale, fret.
Water Lily	....	1892. 26 mai	95·09	13 80	A hélice, fret.
Total	....	....	17200·34	2,115 33	

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Anna	7·89	6·49	....	Non employé ; à hélice, remorqueur
Utica	52·00	39·00	....	do do passagers.
Pioneer	28·07	19·09	....	do do do
Mary Ellen	81·20	51·16	....	do à aubes, remorqueur.
Anglo-Saxon	69·01	43·41	....	do do
Mary Ethel	98·61	56·13	....	do roue centrale, bat.-pas.
Water Lily	4·00	4·00	....	do à aubes, remorqueur.
Belle Amelia	3·80	2·60	....	do do do
	334·58	221·88	....	

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Pierrepont..	415	1er avril ..	251·98	28 16	A aubes, passagers.
D. R. Vanallen......	....	8 do ..	317·95	30 44	A hélice, fret.
D. D. Calvin...	.. ....	13 do .	749·53	65 00	do do
Reliance............	25	14 do ..	239·14	27 12	Hélices jumelles, passagers.
Resolute............	25	14 do ..	371·86	37 76	do do
Maud	390	1er do ..	292·81	31 44	A aubes do
Hero	475	2 do ..	342·12	35 36	do do
Armenia............	....	17 do ..	642·67	56 44	A hélice, fret.
Scotia	....	11 do ..	458·33	41 64	do do
Armenia........ ...	275	17 do ..	109·99	16 80	do passagers.
Deseronto	85	17 do ..	67·91	10 44	do do
Ella Ross.	300	15 do ..	324·88	34 00	A aubes, do
Alexandria	450	24 do ..	863·15	77 04	do do
Glengarry	10	23 do ..	494·83	47 60	A hélice, do
Empress of India....	680	24 do ..	579·05	54 32	A aubes, do
Rideau Belle.. . . .	50	30 do ..	130·59	18 48	A hélice, do
Princess Louise......	240	5 mai	114·88	17 20	do do
John Haggart.......	250	18 do	201·60	24 16	do do
Sunbeam...........	200	21 do	111·89	16 96	A aubes, do
Golden City........	175	21 do ..	68·02	10 45	A hélice, do
Mary Ellen.........	130	22 do ...	44·50	8 60	do do
Undine	....	Non délivré.	13·81	6 12	do gréement incomplet.
Reindeer	165	26 mai	58·29	9 64	do passagers.
Varuna	225	26 do	134·04	18 72	do do
Spartan	375	27 do	1,168·92	101 52	A aubes, do
Queen of the Isles...	100	15 do	40·22	8 20	A hélice, do
Nellie Cuthbert.....	100	29 do	59·03	9 72	do do
Annie Gilbert.......	30	30 do	19·00	6 00	do do
		1891.			
Saxon	....	15 septembre	180·90	19 48	do fret.
		1892.			
Nellie	25	5 juin ...	6·82	5 56	do passagers.
Corsican	400	6 do ...	1203·24	104 24	A aubes, do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
North King	525	9 juin	872·95	77 84	A aubes, passagers.
Antelope	40	13 do	19·59	6 60	A hélice, do
Island Queen	300	19 do	98·09	12 84	do do
City of Belleville	250	20 do	101·17	16 08	do do
Triton	25	23 do	11·11	5 88	do do
Fearless	50	24 do	46·38	8 68	do do
Southeastern	700	25 do	395·31	39 60	Hélices jumelles, passeur de wagons.
Transit	450	Non délivré.	140·81	19 20	do en réparations.
Caribou	250	26 juin	144·19	19 52	A hélice, passagers.
Crandella	400	30 do	266·20	29 28	A aubes do
Siesta	40	2 juillet	14·96	6 20	A hélice do
Lorelei	100	11 mai	44·29	8 52	do do
Beaver	75	17 juillet	18·00	6 44	do do
Daisy	60	17 do	7·20	5 56	do do
Pearl	16	18 do	7·70	5 64	do do
Jumbo	100	18 do	13·40	1 06	A hélice do
Rice Lake	230	18 do	44·41	3 55	do do
Ark	192	18 do	48·20	3 84	do do
Byron Trerice	400	15 do	268·04	29 44	A aubes do
Lindsay	575	22 do	75·00	6 00	Chalan do
Paragon	400	23 do	71·00	5 68	do do
Zetta Bruce	25	23 do	7·75	5 72	A hélice do
Alice Ethel	175	20 do	71·75	10 76	A aubes do
Water Witch	20	22 do	9·20	5 72	A hélice do
Mary Louise	40	24 do	10·00	5 80	do do
Luella	90	25 do	20·00	1 60	Chalan do
Consort	110	25 do	16·20	1 28	do do
Dawn	40	25 do	20·20	6 60	A hélice do
Chemong	400	27 do	103·23	8 24	Barge do
Poloma	700	28 do	121·50	9 76	do do
Esturion	325	27 do	118·36	17 44	A aubes do
Beaubocage	150	28 do	129·00	18 32	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Maple Leaf	70	27 juill	26·08	7 08	A hélice ; passagers.
Princess Louise	100	19 août	26·36	7 08	do do
Grenada	175	19 do	57·00	9 56	do do
Ivy	....	Non délivré	7·43	5 56	do pas de patron autorisé.
Alaska	100	21 août	48·74	8 92	do passagers.
Alert	40	21 do	49·83	9 00	do do
Billow	175	26 do	40·00	3 20	Chalan do
Tropic	35	28 do	8·86	5 72	A hélice do
Nora	35	15 avril	28·13	7 24	do do
Rescue	....	Non délivré	52 29	9 16	do gréement incomplet.
Prince Edward	B.-pass.	16 sept	18·22	6 44	Roue centrale ; bateau-passeur.
Golden Eye	171	18 juill	287·60	31 04	A aubes ; passagers.
City of Peterboro'	385	20 do	49·50	3 96	Chalan do
Otonabee	200	20 do	49·00	3 92	do do
Total	....	....	13747·18	1,505 78	

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Utica	52·00	39·00	Aucun	Non employé, passagers.
Pioneer	28·07	19·09	do	do do
Mary Ethel	98·61	56·13	do	do roue centrale, bat.-pas.
Total	178·68	114·22		

THOMAS DONNELLY,
Inspection de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE MONTRÉAL

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Welshman	Equip.	25 avril	143	16 44	A hélice, fret.
Longueuil	850	27 do	365	37 20	Bateau-passeur, vapeur ; à aubes.
Charlotte.	Equip.	27 do	59	9 72	A hélice ; remorqueur.
Union	40	28 do	75	11 00	do passagers.
Ottawa	200	28 do	116	17 28	A aubes do
H. F. Bronson	Equip.	28 do	72	10 76	A hélice ; remorqueur.
Dauntless	do	28 do	342	32 36	A aubes do
H. Robinson	do	28 do	61	9 88	A hélice do
Pattie	do	29 do	272	26 76	A aubes do
J. L. Murphy	do	30 do	173	18 84	A hélice do
G. H. Pesley	do	30 do	102	13 16	do do
Pembroke	do	30 do	162	17 96	A aubes do
Albert	do	1er mai	217	22 36	do do
Monitor	do	1 do	333	32 64	do do
G. B. Pattee	do	1 do	30	7 40	A hélice do
E. Davis	25	1 do	37	7 96	do passagers.
Janet Craig	50	2 do	12	5 96	do do
Mansfield	50	3 do	121	17 68	do do
Archie Stewart	Equip.	4 do	80	11 40	do remorqueur.
G. A. Harris	do	4 do	87	11 96	do do
Ada	do	4 do	28	7 24	do do
Empress	do	5 do	677	62 16	A aubes ; passagers.
Dolphine	do	5 do	70	10 60	A hélice ; remorqueur.
G. H. Notter	do	5 do	14	6 12	do do
1000 I. Rambler	50	5 do	20	6 60	do passagers.
E. G. Laverdure	100	5 do	54	9 32	do do
Birdie Jones	22	6 do	2	5 16	do do
Ottie	Equip.	6 do	5	5 40	A hélice ; yacht de plaisance.
Sir Hector	do	6 do	40	8 20	do remorqueur.
John Heney	do	6 do	19	6 52	do do
Monarque	do	8 do	136	15 88	A aubes do

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891—*Suite.*

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Antelope	Equip.	8 mai	82	11 56	A hélice, yacht de plaisance.
Florence	do	9 do	62	9 96	do do
E. B. Eddy	do	9 do	72	10 76	do do
Laprairie	999	13 do	523	49 84	A aubes, passeur, Montréal et Laprairie.
Coban	40	16 do	1,063	93 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Terreneuve.
Filgate	658	20 do	263	29 04	A aubes, passagers.
Cuba	125	23 do	931	82 48	A hélice, fret et passagers
Agnes McMahon	Equip.	23 do	82	11 56	do remorqueur.
Nosbonsing	do	24 do	25	7 00	do do
Booth	do	24 do	234	23 72	A aubes do
Sparrow	do	24 do	25	7 00	A hélice do
Minnie Bell	do	26 do	22	6 76	do do
Pearl	do	26 do	5	5 40	do yacht.
Vesta	do	26 do	14	6 12	do do
Elévateur à grain nº 9	do	28 do	172	18 76	do
do do 11	do	28 do	169	18 52	do
do do 12	do	28 do	183	19 64	do
do do 7	do	28 do	170	18 60	do
do do 6	do	28 do	170	18 60	do
Maude	350	29 do	269	29 52	A aubes, passagers.
Princess	445	29 do	579	54 32	do do
Prince of Wales	500	29 do	610	56 80	do do
Alma Munro	125	29 do	891	79 28	A hélice, fret.
Ida	25	1er juin	247	27 76	do do
Hiram Easton	Equip.	2 do	34	7 72	do remorqueur.
John R. Booth	do	3 do	132	15 56	do do
Elévateur à grain nº 1	do	4 do	83	11 64	do
do do 10	do	4 do	173	18 84	do
Harry Bate	do	4 do	254	28 32	do fret.
Gatineau	300	8 do	293	31 44	A aubes, passagers.
Olive	200	9 do	213	25 04	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Drague à cuil. nº 4.	Equip.	12 janv.	100	13 00	
St. Peter	do	12 do	43	8 44	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Drague à cuil. nº 7.	do	12 do	100	13 00	
Plover	do	12 do	43	8 44	do do
Sovereign	700	13 do	637	58 96	A aubes, passagers.
Winderness	Equip.	16 do	35	7 80	A hélice, yacht de plaisance.
Nanca	do	16 do	30	7 40	do do
Cultivateur	100	17 do	152	20 16	Roue centrale, passeur.
Reliance	50	19 do	78	11 24	A aubes, passagers.
W. F. Logie	Equip.	20 do	17	6 36	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Georgiana	do	20 do	53	9 24	do do
St. Louis	do	22 do	34	7 72	do do
Dragueur nº 2	do	22 do	100	13 00	do do
do 1	do	22 do	100	13 00	do do
do 3	do	22 do	100	13 00	do do
Drague à cuil. nº 1.	do	22 do	100	13 00	do do
Ishamay	do	22 do	7	5 56	A hélice, yacht de plaisance.
High Rock	do	23 do	7	5 56	A hélice, remorqueur.
Montmorency	do	23 do	18	6 44	do
Squan	do	23 do	22	6 76	do
Agnes	50	23 do	29	7 32	A hélice, passagers.
River Bell	Equip.	24 do	14	6 12	A hélice, remorqueur.
Rockland	do	24 do	78	11 24	do
Aid	do	24 do	25	7 00	A aubes, remorqueur.
Mouche-à-Feu	50	24 do	20	6 60	A aubes, passagers.
Bonito	30	24 do	17	6 36	A hélice, passagers.
Glide	100	25 do	80	11 40	do
John	50	25 do	35	7 80	A aubes, passagers.
Belmont	320	26 do	133	18 64	do
T. H. Nasmith	Equip.	27 juin	49	8 92	A hélice; havre de Montréal, remorq.
Calumet	do	27 do	40	8 20	do do
Silver Spray	do	2 juillet	130	15 40	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Garnet	242	3 juillet	152	20 16	A aubes, passagers.
Chaffey	50	4 do	42	8 36	A hélice, passagers.
Swan	60	6 do	24	6 92	do
Dandy	Equip.	6 do	46	8 68	A hélice, remorqueur.
Owens	do	6 do	156	17 48	A aubes, remorqueur.
Tim Doyle	do	10 do	20	6 60	A hélice, remorqueur.
Lady of the Lake	700	13 do	607	56 56	A aubes, passagers, lac Magog.
John A	Equip.	14 do	19	6 52	A hélice, remorqueur.
Mayflower	75	14 do	18	6 44	A hélice, passagers.
Alexandria	Equip.	15 do	53	9 24	A hélice, yacht de plaisance.
Charlemagne	do	18 do	76	11 08	A hélice, remorqueur.
Rigeaud	do	21 do	46	8 68	do
Wm. Paul	do	22 do	7	5 56	do
Gertie	do	22 do	17	6 36	do
W. C. Francis	do	27 do	37	7 96	do
Cacouna	do	28 do	1,451	124 08	A hélice, fret ; Montréal et Saguenay.
Volunteer	do	3 août	5	5 40	A hélice, yacht de plaisance.
John Fraser	100	4 do	118	17 44	A aubes, passagers.
Meteor	125	5 do	132	18 56	A hélice, passagers.
Clyde	60	6 do	29	7 32	do
Argo	100	6 do	154	17 32	A aubes, passagers.
D. A. Martin	Equip.	6 do	47	8 76	A hélice, pasasgers.
Toneata	35	7 do	14	6 12	do
Emerrillon	25	7 do	15	6 20	do
Charlotte	25	7 do	14	6 12	do
Mattawan	60	7 do	22	6 76	do
H. Bonnefant	25	12 do	22	6 76	do
St. Ann	Equip.	18 do	25	7 00	A hélice, remorqueur.
Elévat. à grain n° 13	do	26 do	178	19 24	
do 14	do	26 do	181	19 48	do
do 4	do	8 sept.	188	20 04	do
Shickluna	do	11 do	66	10 28	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Hudson	Equip.	16 sept.	158	17 64	A aubes, remorqueur.
Bonavista	50	17 do	1,306	112 48	A hélice, fret et passagers, Montréal et Saint-Jean, Terren.
Eljm.	Equip.	18 do	108	13 64	A hélice, remorqueur.
Hall	300	24 do	247	27 76	do passagers.
Maggie R. King	Equip.	1er oct.	27	7 16	do remorqueur.
Elévat. à grain n° 1	do	2 do	165	18 20	do do
do 5	do	2 do	80	11 40	do do
Denis	do	2 do	14	6 12	do do
Mildred	do	14 do	15	6 20	do passagers.
			20,496	2,392 68	

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
I. O. B....................	45	26	8 60	Dégréé avant l'inspection.
D. McLaughlin..........	22	24	6 76	do do
Dora......................	48	44	Dr. non payés.	Non employé.
Lottie....................	10	9	do ..	do
George H. Millen..........	11	7	do ..	do
Vermont..................	206	117	do ..	do
John.....................	203	99	do ..	do
C. Anderson...............	105	64	do ..	do
Chipmunk.................	20	13	do ..	do
Mountain Maid............	118	62	do ..	do
Percy....................	7	5	do .	do
H. M. Mixer...............	21	9	do ..	do
Transfer..................	619	395	do ..	do
Dansherada...............	46	31	do ..	do
Castor...................	54	36	do ..	do
Powerful..................	254	160	do ..	do
J. K. Ward................	23	15	do ..	do
Sandy....................	29	20	do ..	do
	1,841	1,133	15 36	

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				$ cts.	
Paribonka, pour l'année 1888..........	289	Pas de certificat.	144	10 76	A aubes, passagers, sur le lac St-Jean.
Paribonka, pour l'année 1889..........	289	do	144	19 52	do do do
Paribonka, pour l'année 1890..........	289	do	144	19 52	do do do
Undine, pour l'année 1890.	40	do 1891.	17	9 36	A hélice, passagers, Roberval et Gde. Deschene.
Ida, p. l'année 1890.	....	25 nov......	5	5 40	A hélice, remorq., havre de Québec.
Diver	....	25 do ...	85	11 80	do goélette de sauvetage.
Lévis	350	25 do	156	20 48	do bat.-p., Québ. et St-Romuald
Miramichi..........	300	25 do	727	66 16	do passagers, Québ. et Pictou.
Contest	150	Pas de cert. 1892.	231	26 48	A aubes, aviso de la malle, Rimouski.
Rivière du Loup....	150	12 août. .... 1891.	173	21 84	do bat.-passeur, Boucherville et L'Assomption.
Sorel...............	300	25 nov......	158	20 64	do bat.-p., Sorel et St-Thomas.
Mouche-à-feu. ...	300	25 do	214	25 12	do do Sorel et Berthier.
Terrebonne.........	450	25 do	601	56 08	do passagers, Montréal et Contrecœur.
Berthier............	700	25 do	1,101	96 08	do passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Chambly...........	600	25 do	647	59 76	do passag., Montréal et Chambly.
Quebec..	800	25 do	3,056	252 48	do passagers, Québec et Montreal.
Canada	800	25 do	2,009	168 72	do passagers, Montrèal et Chicoutimi.
Hochelaga	775	25 do	418	41 44	do bat.-pas., Hochelaga et Boucherville.
Polino	30	1er déc. ...	807	72 56	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports extérieurs.
Bohemian	500	25 nov......	1,138	99 04	A aubes, passagers, Montréal et Cornwall.
Trois-Rivières	1,900	25 do	1,710	144 80	do passagers, Montréal et Québec.
Cultivateur.........	750	25 do	362	36 96	do passagers, Montréai et Sorel.
South	450	25 do	349	35 92	do bat.-pas., Québec et Lévis.
North........... ..	450	25 do	289	31 12	do do do
Otter	123	1er déc......	198	23 84	A hélice, passagers et fret, Québec et les ports du golfe.
Beaver..............	70	10 do	147	19 76	do passagers et fret, Montréal et Gaspé.
Hubert Larkin	....	.. ..	49	8 92	do remorq., havre de Québec.
Stormy Petrel	....	D. non payé.	....	....	do do do
Etoile..............	591	25 nov......	560	52 80	A aubes, passagers, Québec et St-Jean Deschaillons.
St. Louis...........	541	25 do ...	428	42 24	do passagers, Québec et St-Jean-Deschaillons.
St. Croix	541	25 do	455	43 60	do Québec et Ste-Croix.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Algerian	400	25 nov.	912	81 00	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Passport	400	25 do	1,034	90 72	do passagers, Montréal et Toronto.
Magnet	735	25 do	1,029	90 32	do bateau-passeur, Montréal et île Ste-Helène.
Corinthian	400	25 do	1,062	82 96	do passagers, Toronto, Montréal et Chicoutimi.
		1892.			
Thornholm	....	1er juin	1,816	153 28	A hélice, fret, Montréal et Sydney.
Lake	....	1er do	145	16 60	do remorqueur, golfe et fleuve.
		1891.			
Brothers	526	25 nov.	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Ste-Anne.
Montmagny	516	25 do	351	36 08	do passagers, Québec et Berthier (*en bas*).
Orleans	475	25 do	181	22 48	A hélice, bateau-passeur, Québec et île d'Orléans.
Anna McGee	....	25 do	60	9 80	do goélette de sauvetage.
Saguenay	773	25 do	687	62 96	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Frank	....	....	58	9 64	Roue à l'arrière, remorqueur.
Jacques Cartier	300	25 do	143	19 44	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Florence	....	....	133	15 64	A hélice, goélette de sauvetage.
		1892.			
Pilot	350	18 sept	426	42 08	do bateau-pass., Québec et Lévis.
		1891.			
Ida	....	25 nov.	26	7 08	do remorqueur.
Mersey	....	25 do	....	....	do do
Lord Stanley	....	25 do	276	30 08	do remorqueur, golfe et fleuve.
Victor	....	25 do	35	7 80	do havre de Québec, remorqueur
Aurelia	....	25 do	32	7 56	do do do
Dauntless	....	25 do	81	11 48	do do do
Lady Belleau	....	25 do	81	11 48	do goélette de sauvetage.
Conqueror	....	25 do	233	23 64	do remorqueur, golfe et fleuve.
Jessie R. Souter	Droit non payé pour cette année.				do havre de Québec, remorqueur.
Hope	....	25 déc.	20	6 60	do do do
Randolph	....	25 do	16	6 28	do do do
Hunkeedore	Droit non payé pour cette année.				do do do
Osprey	....	25 déc.	10	5 80	do do do
Flora	....	25 do	50	9 00	do do do
		1892.			
Newfoundland	....	1er juin	918	81 44	do fret, Montréal et Sydney.
		1891.			
Two Brothers	....	25 déc.	23	6 84	do havre de Québec, remorqueur.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
St. George	Equipage.	25 nov.	13	6 04	A hélice, remorqueur.
St. Roch	do	25 do	18	6 44	do do
Montreal	800	25 do	2,211	184 88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Rhoda	Equipage.	25 do	182	19 56	A aubes, havre de Québec, remorq
Beaver	do	25 do	273	26 84	A aubes, remorqueur.
Commodore Holiwell	do	25 do	10	5 80	A hélice, remorqueur.
Fairy	do	25 do	16	6 28	do do
Mayflower	do	25 do	13	6 04	do do
Five Brothers	do	25 do	10	5 80	do do
John Young	do	25 do	163	18 04	A aubes, remorqueur.
L'Ami	....	Droit im	payé.	....	A hélice, remorqueur.
Blandford	Equipage.	25 nov.	65	10 20	A aubes, remorqueur.
C. H. Parnell	do	25 do	17	6 36	A hélice, remorqueur.
Acadian	Fret	1892. 1er juin.	931	79 48	A hélice, fret, Montréal et Pictou.
Batiscan	Equipage.	1891. 25 nov.	40	8 20	A aubes, remorqueur.
Relief	do	25 do	381	35 48	A hélice, golfe et fleuve, remorq.
Alma	Non enreg	istré; amarré	....	....	do remorqueur.
Albani	Equipage.	1892. 25 juillet.	58	9 64	do yacht de plaisance.
Lillie H	do	1891. 25 nov.	19	6 52	do remorqueur.
C. W. Jonces	do	25 do	38	8 04	do do
Thames	30	1892. 10 juillet.	1,683	142 64	do passagers et fret, Montréal et Sydney.
Polaris	400	19 sept.	533	50 64	do bateau-passeur, Québec et Lévis.
Greetlands	80	27 juillet.	1,091	95 28	do passagers et fret, Montréal et St-Jean, Terreneuve.
Como	100	1891. 25 nov.	75	11 00	A aubes, bateau-passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Lena	Pour l'ann	ée 1886.	22	5 88	A hélice, remorq., payé pour 1886.
Gagnon	Non enreg	istré	....	....	A hélice, yacht de plaisance.
Bourgeois	200	1892. 14 août	170	21 60	A aubes, bateau-passeur, Trois-Rivières et St-Grégoire.
Glacial	145	14 do	109	16 72	A hélice, bateau-passeur, Trois-Rivières et Ste-Angèle.
Lucie	....	Dégréé	25	14 00	Roue centrale, remorqueur ; payé pour 2 ans.
St. George	Equipage.	1891. 25 nov.	....	14 80	A aubes, remorqueur ; payé pour 2 ans.
Arthur	Droit im	payé ; dégréé	....	....	A aubes, remorqueur.
Maud	Equipage.	....	50	9 00	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc..—Division de Québec—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Doucet					A hélice, yacht à vapeur.
Pilgrim	455	1891. 25 nov	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Nicolas.
Activity	Equipage.		15	6 20	A hélice, remorqueur.
Vega	250	1891. 25 nov.	132	18 56	A hélice, passeur, Québec et Ile d'Orléans.
Albion	Equipage.		7	5 56	A hélice, remorqueur ; payé p. 1890.
Isle aux Noix		Droits impayés.			do remorqueur
Champion		do			do do
Queen	350	1892. 19 sept.	367	37 36	do passeur, Québec et Lévis.
Cultivateur	750	1891. 25 nov.	362	36 96	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Ida	Equipage.	Droits impayés.			
Swan	do	do			
Paribonka	289	Certificat non émis.	144	19 52	A aubes, passagers, sur le lac Saint-Jean.
Undine	40	do	17	9 36	A hélice, passagers, Roberval et Grande-Décharge, lac Saint-Jean.
Thor	Equipage.	1891. 25 nov.	322	30 76	A aubes, remorqueur.
Kinogami	do	25 do	21	6 68	A hélice do
Forest	do	25 do	26	7 08	do do
Admiral	350	1892. 1er oct.	682	62 56	A aubes, passagers, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan	40	1er do	22	6 76	A hélice, pass., Dalhousie et Flouret.
Frances	60	1er do	19	6 52	A aubes, do Campbellton et Cross Point.
Christiana	Equipage.	1891. 25 nov.	57	9 56	A aubes, remorqueur.
Oak Bay	do	25 do	27	7 16	do do
McNaughton	do	25 do	137	15 96	A hélice do
Swallow	do	25 do	9	5 72	do do
Anglesea	do	25 do	153	17 24	A aubes, remorqueur.
Almanda	do	25 do	11	5 88	A hélice do
Marie Louise	do	Droits impayés.			A aubes do
St. Louis	do	do			A hélice do
Belle	do	1891. 25 nov.	51	9 08	do do
Asilda	do	25 do	24	6 92	do do
Ed. Arpin	25	25 do	5	5 40	do passagers, yacht.
Canadian	Equipage.	25 do	26	7 08	do remorqueur.
Richelieu	do	25 do	33	7 64	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
James	Equipage.	25 nov.	125	15 00	A aubes, remorqueur.
Rodolphe	do	25 do	116	14 28	do do
Vesta	do	25 do	4	5 32	A hélice do
Lena	Pour l'année	1887.	22	5 88	do do
do	do	1888.	22	5 88	do do
do	do	1889.	22	6 76	do do
do	do	1890.	22	6 74	do do
Total			38,093·5	3,799 88	

JOS. SAMSON,
Inspecteur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Maggie Bell	372	226	Impayés.	Non reçu.
Patrick Murphy	10	4	do	do
Robert Stoker	14	2	do	do
W. Ross	14	10	do	do
Dot	10	1	do	do
Chicoutimi			do	Non enregistré et non reçu.
Victory	55	37	do	Non reçu.
Lena	22		do	do
Jehanne B.	17	9	do	do
	514	289		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Chambly	600	25 nov.	647	59 76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Mouche-à-feu	300	25 do	214	25 12	A aubes, passeur, Sorel et Berthier.
Goul	300	25 do	158	20 64	do Sorel et St-Thomas.
Canada	800	25 do	2,009	168 72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Berthier	700	25 do	1,101	96 08	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Terrebonne	450	25 do	601	56 08	A aubes, passagers, Montréal et Contrecœur.
Trois-Rivières	1,000	25 do	1,710	144 80	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Polino	30	1er déc.	807	72 56	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports étrangers.
Quebec	800	25 nov.	3,056	252 48	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Hochelaga	775	25 do	418	41 44	A aubes, passeur, Hochelaga et Boucherville.
Ed. Arpin	25	25 do	5	5 40	Yacht à hélice, Sorel et lac St-Pierre.
Jacques-Cartier	300	25 do	143	19 44	A aubes, passag., Québ. et Chicoutimi.
Bohemian	500	25 do	1,138	99 04	do Montréal et Cornwall.
Longueuil	850	25 do	365	37 20	A aubes, passag., Montréal et Longu'l.
Laprairie	997	25 do	523	49 84	do do Laprairie.
Alma Murow	125	1er oct.	891	79 28	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Cuba	125	1er do	931	82 48	do do do
Princess	443	25 nov.	579	54 32	A aubes, passag., Montréal et Carillon.
Maud	350	25 do	269	29 52	do do Ottawa.
North	450	25 do	289	31 12	A aubes, passeur, Québec et Lévis.
South	450	25 do	349	35 92	do do
Otter	123	1er déc.	198	23 84	A hélice, passagers et fret, Québec et ports du golfe.
Corinthian	400	25 nov.	1,062	92 96	A aubes, passagers, Toronto, Montréal et Chicoutimi.
Orleans	475	25 do	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et île d'Orléans.
Lévis	350	25 do	156	20 48	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
Miramichi	300	25 do	727	66 16	A hélice, passagers et fret, Montréal et Pictou.
Contest	150	25 do	231	26 48	A aubes, aviso de la malle, Rimouski.
Montmagny	516	25 do	351	36 08	A aubes, passagers, Québec et Berthier (en aval).
Brothers	526	25 do	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Anne.
St. Louis	541	25 do	428	42 24	A aubes, passagers, Québec, Saint-Jean-Deschaillons.
Etoile	591	25 do	560	52 80	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.,—Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Beaux	70	10 déc.	147	19 76	A hélice, passagers et fret, Québec, Montréal et Gaspé.
G. G. Thornholme	Fret	1er juin	1,816	153 28	A hélice, fret, Montréal et Sydney.
Saguenay	773	25 nov.	687	62 96	A aubes, passag., Québec et Chicoutimi.
Algerian	400	25 do	912·5	81 00	do Montréal et Toronto.
Passport	400	25 do	1,034	90 72	do do
St. Croix	541	25 do	445	43 60	do Québec et Ste-Croix.
Acadian	Fret	1er juin	931	79 48	A hélice, fret, Montréal et Pictou.
Newfoundland	do	1er do	918	78 44	do do Sydney.
Vega	250	1891. 25 nov.	132	18 56	A hélice, passeur, Québec et île d'Orléans.
Belmont	329	25 do	133	18 64	A aubes, passagers, aux Mille Iles.
Prince of Wales	500	25 do	610	56 80	do passag., Montréal et Carillon.
Magnet	735	25 do	1,029	90 32	do passeur, Montréal et île Ste-Hélène.
Gatineau	300	25 do	293	31 44	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Swan	60	1er déc.	24	6 92	A hélice, passag., Prescott et Kingston.
Thames	30	1892. 10 juill.	1,683	142 64	do et fret, Montréal et Sydney.
Cultivateur	750	1891. 25 nov.	362	36 96	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Bonarista	50	1892. 14 juill.	1,306	112 48	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports du golfe.
Ida	25	14 do	247	27 76	A hélice, passagers et fret, Montréal et Ottawa.
Coban	40	15 do	1,063	93 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Filgate	658	1891. 25 nov.	263	29 04	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Lady of the Lake	700	1892. 15 juill.	607	56 56	A aubes, passagers, Newport et Magog.
Mayflower	75	16 do	18	6 44	A hélice, passagers, sur le lac Massawippi.
Le Cultivateur	100	1891. 25 nov.	152	20 16	Roue centrale, passeur, Verdun et Ste-Catherine.
Chaffee	50	25 do	42	8 36	A hélice, passagers, Valleyfield et Lancaster.
E. G. Laverdure	100	25 do	54	9 32	A hélice, passagers, rivière Ottawa et canal Rideau.
1000 Island Rambler	50	25 do	20	6 60	A hélice, passeur, Ottawa et Hull.
Mansfield	50	25 do	121	17 68	do New-Edinburgh et Pointe Gatineau.
Empress	800	25 do	677	62 16	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
Birdie Jones	22	25 do	2	5 16	A hélice, passagers, rivière Ottawa et canal Rideau.
Pearl	25	25 do	5	5 40	A hélice, plaisance, rivière Ottawa et canal Rideau.
Agnes	50	25 do	29	7 32	A hélice, passeur, Buckingham et Grandes Chutes.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc. — Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				$ cts	
Mouche-à-feu	50	25 nov.	20	6 60	Roue centrale, passeur, Thurso et Clarence.
Glide	100	25 do	80	11 40	A hélice, passeur, Calumet et Hawkesbury.
Bonito	30	25 do	17	6 36	A hélice, passeur, Calumet et l'Orignal.
John	50	25 do	35	7 80	Roue centrale, passeur, Carillon et Pointe Fortune.
Sovereign	500	25 do	637	58 96	A hélice, passagers, Montréal et Carillon.
Cacouna	Fret.	1892. 24 juill.	1,451	124 08	A hélice, fret, Montréal et Glen Bay.
Harry Bates	do	24 do	254	28 32	do Montréal et Perth.
Reliance	50	1891. 25 nov.	78	11 24	A aubes, passeur, Lachine et Caughnawaga.
Greetlands	80	1892. 27 juill.	1,091	95 28	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Montreal	800	1891. 25 nov.	2,211	184 88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
John Fraser	100	1892. 4 août	118	17 44	A hélice, passagers, lac Nipissingue.
Meteor	125	5 do	132	18 56	do lac Témiscamingue.
Argo	100	6 do	154	17 32	A aubes, passagers do
Clyde	60	6 do	29	7 32	A hélice do do
D. A. Martin	60	Pas de certificat.			
Toneata	35	7 août	14	6 12	do do do
Lotta	25	Pas de certificat.	10	5 80	do do do
Mattawan	60	7 août	22	6 76	do do do
Charlotte	25	7 do	14	6 12	do do do
Emerillion	25	7 do	15	6 20	do do do
Union	40	8 do	75	11 00	A hélice, passeur, Pembroke et île aux Allumettes.
Ottawa	200	8 do	116	17 28	A aubes, passagers, Pembroke et Des Joachims.
Ed. Davis	25	10 do	37	7 96	A hélice, passeur, Quyon et Fitzroy.
Janet Craig	50	10 do	12	5 96	do Sand-Point et Bristol.
Bonenfant	25	12 do	22	6 76	Roue centrale, passeur, Charlemagne et Bout de l'Ile.
Rivière du Loup	150	12 do	173	21 84	A hélice, passeur, Boucherville et L'Assomption.
Bourgeois	200	14 do	170	21 60	A hélice, passeur, Trois-Rivières et St-Grégoire.
Glacial	145	14 do	109	16 72	A hélice, passeur, Trois-Rivières et Ste-Angèle.
Como	100	1891. 25 nov.	75	11 00	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Pilgrim	455	25 do	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Saint-Nicolet.
Pilot	350	1892. 18 sept.	426	42 08	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Polaris	400	19 do	533	50 64	do dc

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal et Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.			
Queen	350	19 sept.	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Peribonca	289	Pas de certificat.	144	19 52	A aubes, passagers, sur le lac St-Jean, Québec.
Undine	40	do ...	17	9 36	A hélice, passagers, Roberval et Grande Décharge.
Admiral.....	350	1er oct.	682	62 56	A aubes, passagers, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan.............	40	1er do	22	6 76	A hélice, passeur, Dalhousie et Florent.
Francis.	60	1er do	19	6 52	A aubes passeur, Campbellton et Cross Point.
Peribonca	....	... .	144	19 52	A hélicc, passagers, sur le lac St-Jean.
do	....	....	144	19 52	do do
do	....	....	144	19 52	do do
do	....	....	144	10 76	do do
Total	....	....	46,340	4,432 48	

PIERRE W. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

Bateaux à vapeur non inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Ida	6	4	Impayés	Non enregistré.
Swan			do	do
Ripple			do	do
Lena	22	14	Ne sait pas si payés.	Non employé.
Albion	7	4	do	N'a pas transporté de passagers.
C. Anderson	105	64	Impayés	Non employé.
Canada Atlantic	618	395	do	do
Mountain Maid	118	62	do	do
Powerful	254	160	do	do
Almeric			do	do et non enregistré.
St. Louis			do	do do
Richelieu	33	22	7 64	N'a pas transporté de passagers.
Canadien	26	17	7 08	do do
Dora	48	44	Ne sait pas si payés.	do do
Total				

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection	Observations.
		1892.		$ cts.	
Goliah		21 févr.	146·83	16 76	A hélice, remorqueur.
Dominion	150	17 do	594·80	55 52	do passagers et fret.
LaTour	75	1891. 15 déc.	154·43	20 32	do do
Harlaw	75	1892. 17 fév	451·36	44 08	do do
Marina		20 do	32·14	7 56	do remorqueur.
Yarmouth	350	27 do	1,432·16	122 56	do passagers et fret.
Halifax	400	1891. 30 sept	1,738·45	147 04	do do
City of St. John	130	1er déc	709·12	64 72	A aubes do
Alpha	25	1892. 11 avril	306·91	32 48	A hélice do
Coila		19 mars.	325·45	34 00	do fret.
Collector		18 do	52·02	9 16	do allège.
St. Olaf	150	1891. 16 déc	305·27	32 40	do passagers et fret.
Electra	75	1er do	106·96	16 56	do do
A. C. Whitney		1892. 2 avril	62·67	10 04	do remorqueur.
Rescue		2 do	124·09	14 92	do sauvetage.
Ralph E. S.		2 do	27·82	7 24	do bateau de pêche.
Sir C. Ogle	200	24 do	126·09	18 08	A aubes, passeur, passagers.
May Queen	330	1891. 10 déc	539·40	51 12	do passagers et fret.
Springfield	160	16 do	232·73	26 56	Roue à l'arrière, passagers.
Star	200	10 do	461·03	44 88	A aubes do
Champion		1892. 16 avril	190·14	20 20	do remorqueur.
Lillie Glasier		16 do	209·31	21 72	do do
Hero		16 do	127·60	15 16	do do
Admiral		16 do	158·20	17 64	do do
Ada G.		17 do	102·08	13 16	do do
New City		17 do	78·38	11 24	A hélice do
Captain		17 do	68·43	10 44	do do
Hercules		17 do	87·11	11 96	do do
David Weston	480	1891. 1er déc.	765·15	69 20	A aubes, passagers et fret.
Bertha		1892. 18 avril	29·79	7 32	A hélice, remorqueur.
Soulanges	250	1891. 10 déc.	318·37	33 44	A aubes, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Ouangondy	300	22 avril	294·75	31 52	A aubes, passeur, passagers.
Sea King		20 avril	128·63	15 32	A hélice, remorqueur.
City of Monticello	350	28 do	1,033·65	90 64	A aubes, passagers et fret.
Hope		18 do	305·77	29 40	do remorqueur.
		1891.			
Blue Hill	100	1er déc.	195·83	20 60	Hélices jumelles, passagers.
		1892.			
Scotia		27 avril	44·58	8·36	A hélice, remorqueur.
Chester		27 do	79·50	11·32	do do
Avon	130	23 do	66·66	10 12	do passeur, passagers.
Acadia	150	27 do	74 21	10 92	do do
Hiawatha	300	27 do	229 79	26 40	do passagers et fret.
Havana		27 do	470·98	45 68	do fret.
Anticosti		28 do	19·00	6 52	do bateau de pêche.
Dartmouth	750	24 do	311·23	32 88	A aubes, passeur, passagers.
Mic-Mac	300	24 do	150·63	20 00	do do
		1891.			
Clifton	150	10 déc.	138·21	19 04	Roue à l'arrière, passagers et fret.
Acadia St. John	400	12 do	621·44	57 68	A aubes, passagers.
		1892.			
Bessie and Harry		13 mai	22·00	6 75	A hélice, bateau à eau.
Egerton	165	8 do	112·10	13 96	A aubes, passeur, passagers.
Alice		18 do	15·77	6 28	A hélice, passeur temporaire.
Daisy		18 do	10·74	5 80	do remorqueur.
St. Lawrence		18 do	50 82	10 20	do do
Elfin	200	20 do	122·42	17 76	do passeur, passagers.
Wm. Aitken		20 do	74·87	11 00	do remorqueur.
Heather Belle	250	20 do	283·34	30 56	A aubes, passagers.
Fred. M. Batt		21 do	59·90	9 72	A hélice, remorqueur.
Montague	250	22 do	129·55	18 32	A aubes, passeur, passagers.
Eldon		22 do	37·91	8 04	A hélice, remorqueur.
St. Lawrence	500	18 do	845·61	75 60	A aubes, passagers.
		1891.			
Princess of Wales	400	31 déc.	935·54	82 80	do do
		1892.			
William		25 mai	210·02	21 80	A hélice, fret.
F. C. Batt	40	25 do	39·20	7 56	do passeur, passagers.
Alameda		26 do	33·93	7 72	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Fastnet	50	13 juin	337·91	35 04	A hélice, passagers et fret.
Arcadia	15	1er déc.	61·64	9 96	do passagers.
		1892.			
Northumberland	400	9 juin	1,245·43	108 40	A hélice, passagers et fret.
Dorcas		11 do	215·34	22 20	A hélice, fret.
Lenora		12 do	5·00	5 40	do yacht.
Amanda Green		16 do	19·63	6 52	do remorqueur.
Maggie M		17 do	65·78	10 20	do do
Tourist		17 do	11·78	5 88	do remorqueur et yacht.
Fannie		17 do	33·44	7 64	do do
Winnie		17 do	12·46	5 96	do do
W. E. Wroom	24	17 avril	10·05	5 80	do passeur, passagers,
Lillie		18 juin	71·64	10 76	do remorqueur.
St. John		18 do	47·28	8 76	do do
Dirigo		18 do	70·13	10 60	do do
Bellisle		Non émis	155·14	20 40	Roue à l'arrière, passagers.
Fred Clinch		19 juin	23·87	6 84	A hélice, remorqueur.
		1891.			
Enterprise	40	10 déc	72·33	10 76	A aubes, passeur, passagers.
		1892.			
Richard Doane		19 juin	70·46	10 60	A hélice, remorqueur.
Fanchon		20 do	95·66	12 60	do do
Florenceville	270	20 do	185·14	22 80	Roue à l'arrière, passagers
Eva Johnston		20 do	15·77	6 28	A hélice, remorqueur.
Ada		22 do	3·66	5 32	do yacht.
Bismarck		22 do	49·04	8 92	A aubes, remorqueur.
Melbourne		22 do	4·00	5 32	A hélice, yacht.
Mascott		23 do	70·50	10 60	do remorqueur.
St. Andrew		23 do	76·64	11 08	do do
St. George		23 do	160·57	17 80	A aubes do
Miramichi	60	23 do	75·18	11 00	do passagers.
Nelson	100	24 do	64·34	10 12	A hélice do
St. Nicholas	60	24 do	60·20	9 96	do do
Grip		24 do	4·81	5 40	do remorqueur.
Sybella H	160	24 do	70·68	10 60	A aubes, passeur, passagers

BATEAUX à vapeur inspectés, etc. —Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Sarcelle........	....	24 juin ...	21·86	6 68	A hélice, remorqueur.
Loyalist............	... .	25 do	17·59	6 44	A aubes do
Laura............ .	....	25 do	13·55	6 12	A hélice do
Bridgetown	....	25 do	14·66	6 20	do do
Derby.......	... ...	25 do	11·66	5 96	A aubes do
Lady Dufferin.....	75	1891. 10 déc.....	47·48	8 76	do passagers et passeur.
Marion.............	....	1892. 26 juin	11·57	5 96	A hélice, yacht.
Bessie.....	....	26 do	5·18	5 40	do bateau de pêche.
Mopia	....	27 do	25·00	7 00	do remorqueur.
East Riding........	....	27 do	85·55	11 00	A aubes do
Squirrel	....	29 do	13·11	6 04	A hélice do
Arbutus	80	30 do	46·75	8 76	do passagers.
Aid	....	2 juillet....	98·55	12 92	do sauvetage.
Neptune..	....	6 do	71·15	10 68	do remorqueur.
G. D. Hunter.... ..	....	8 do	67·97	10 39	do do
Norman	....	8 do	46·87	8 68	do do
Flushing	250	9 do	257·09	28 56	do passagers.
Wee Laddie.... ...	....	9 do	16·60	6 28	do remorqueur.
Ellida..............	....	13 do	37·52	8 04	do yacht.
J. B. Hamblin......	....	15 do	31·71	7 56	do fret.
Shannon......	....	16 do	75·11	11 00	do remorqueur.
Lunenburg	200	17 do	265·55	29 28	do passagers.
John L. Cann.......	....	21 do	142·08	16 36	do remorqueur.
Freddie V..........	....	21 do	26·60	7 08	do do
Weymouth..........	120	13 do	153·90	20 32	do passagers.
W.W. Weatherspoon	50	14 do	59·29	9 72	do do
May Queen.........	100	25 do	142·09	19 36	A aubes do
Merrimac...........	....	25 do ...	85·80	85 80	A hélice, remorqueur.
Marion.	300	27 do	478·49	46 29	A aubes, passagers.
Peerless	200	27 do	94·27	15 52	A hélice, passagers et passeur.
M. et E. Rudderham.	....	28 do	33·54	7 64	do remorqueur.
Zaidee.	....	25 do	18·63	6 44	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Elinor M. Cates	....	29 juin	58·81	6 44	A hélice, remorqueur.
Neptune	50	30 déc.	138·69	19 04	A aubes, passagers.
		1892.			
Gladiator	....	30 juillet	70·40	10 60	A hélice, remorqueur.
Magnolia	175	31 do	260·30	28 80	A aubes, passagers.
Lennox	100	1er août	66·29	10 28	do do passeur.
Rimouski	70	30 juillet	124·70	18 00	A hélice do
Arrow	....	12 août	10·02	5 80	do remorqueur.
Southport	300	13 juillet	239·92	27 20	A aubes, passagers, passeur.
Highland Mary	....	17 août	73·73	10 92	A hélice, allège.
Robbie Burns	....	17 do	88·93	12 12	do
Salvor	....	17 do	44·93	8 60	do do
Carroll	300	20 do	1,372·29	117 76	do passagers et fret.
Tangent	....	22 do	35·74	7 80	A hélices jumelles, remorqueur.
Quiddy	....	29 do	30·59	7 40	A aubes, remorqueur.
Halifax	450	31 do	338·42	35 04	do passagers, passeur.
Glencoe	60	13 do	32·21	7 56	A hélice do
Evangeline	....	Non émis	78·74	11 32	do passagers.
David Duncan	....	11 sept	20·59	6 68	do remorqueur. Passagers, passeur temporaire.
Island Gem	....	12 do	15·62	6 28	A hélice, bateau de pêche.
Yuba	....	Non émis	12·04	5 96	do passagers.
Carrie	....	14 sept	14·83	6 12	do bateau de pêche.
St. Michael	....	16 do	39·20	8 12	do remorqueur.
La Have	....	17 do	49·37	8 92	do do
May Flower	....	17 do	5·92	5 48	do bateau de pêche.
Fairy	....	18 do	5·07	5 40	do remorqueur et bateau à eau.
Mascott	....	20 do	22·88	1 84	do remorqueur.
St. Pierre	60	26 do	496·44	46 68	do passagers et fret.
Delta	10	12 oct	873·21	69 84	do fret.
Argus	....	Non émis	26·74	Nil.	do remorqueur (revenu).
Bridgewater	200	20 oct	207·79	24 64	do passagers.
Maple Leaf	150	22 do	129·06	15 32	A aubes do passeur.
M. A. Starr	....	27 do	244·32	27 32	A hélice, fret.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Halifax (2me inspection).	400	12 oct. ..	1,738·45	147 04	A hélice, passagers.
Jessie Gray.........	....	6 nov. ..	76·00	11 08	Roue à l'arrière, remorq. et allège.
Henry Hoover	....	11 do ..	54 64	9 40	A hélice, remorq.
Gambrinus	....	18 do ..	28·36	7 24	do do
Yarmouth (2me inspection).	... ..	Pas encore émis.	1.432·16	122 56	do passagers et fret.

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur qui n'ont pas été inspectés pendant l'année terminée le 31 déc. 1891.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Atlas	15·79	10·74	......	Désarmé ; remorqueur.
Alida	64·18	29·52	......	do do
Boston	1,694·50	733·77	......	Pas encore inspecté ; passagers et fret.
Chebucto	108·33	65·28	......	Désarmé ; passeur, passagers.
Canada	......	......	......	N'a pas été demandée ; dragueur du gouvernement.
Dream	44·51	30·27	......	do côtre de la douane.
Gipsy	16·70	11·37	......	Désarmé ; remorqueur.
Geo. McKenzie	......	......	......	N'a pas été demandée ; dragueur.
Henrietta	19·12	13·01	......	Désarmé ; remorqueur.
L. Boyer	60·00	49·00	......	Au large ; do
Leon	19·82	13·48	......	Désarmé ; do
Mary Anne	25·38	17·26	......	do do
Marguerite	19·66	12·30	......	do yacht.
Mary Odell	22·55	13·18	......	do bateau de pêche.
Meadow Flower	6·56	4·46	......	do do
Northern Light	393·00	267·00	......	do vapeur du gouvernement.
New Dominion	......	......	......	N'a pas été demandée ; dragueur du gouvernement.
Peri	11·77	8·00	......	Désarmé ; remorqueur.
Pinafore	25·86	14·67	......	do passagers.
Storm King	107·87	73·35	......	N'a pas été demandée ; remorqueur.
St. Lawrence	......	......	......	do dragueur.
St. Louis	497·00	3·38	......	Hors du district ; remorqueur.
Winnie	3·00	1·82	......	Désarmé ; do
Worcester	1,332·56	796·37	......	Hors du district ; passagers.
Water Boat	6·17	2·02	......	Désarmé ; bateau à eau.
Willoughby	6·41	3·87	......	do remorq. et bat. de pêche.
Zuleika	12·38	7·70	......	N'a pas été demandée ; yacht.
Zulu	17·60	12·25	......	Désarmé ; remorqueur.

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des Provinces Maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
May Flower........	180	15 oct......	392.05	39 36	A hélice, passagers.
Zantic	....	16 do	14·16	6 12	do remorqueur.
Wanda S.	......	Non émis...	10·44	5 88	do do
Western Extension..	336	20 oct......	424·00	41 92	A aubes, passeur, passagers.
Kingsville..........	....	20 do	36·56	7 88	A hélice, remorqueur.
Bessie Ardilla. ...	....	22 do	11·17	5 38	do do
Novelty	......	Non émis. .	42·66	8 36	A aubes do
Victor	....	4 nov......	45·51	8 60	do do
Rusler	. ... ..	Non émis...	77·47	11 16	do passeur, passagers.
C. M. Winch.......	....	Non émis...	87·72	11 96	A hélice, remorqueur.
			1,141·77	146 62	

W. LEE WARING,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Acadia	400	12 déc.	621	57 68	Passagers et fret.
		1892.			
Alpha	25	11 avril	211	32 48	do do
Acadia	150	23 do	74	10 92	do do
Avon	130	23 do	64	10 12	Passeur.
		1891.			
Arcadia	15	1er déc	64	9 96	Passagers et fret.
		1892.			
Arbutus	80	3 juillet	46	8 76	Passeur.
		1891.			
Blue Hill	100	1er déc	195	20 60	Passagers et fret.
		1892.			
Boston	320	27 fév	1,694	143 52	do do
Bridgewater	200	22 oct.	207	24 64	do do
Coila	....	24 mars	325	34 00	Fret.
Carroll	300	24 sept.	1,372	117 76	Passagers et fret.
City of Monticello	350	28 avril	1,033	90 64	do do
		1891.			
City of St. John	130	1er déc.	709	64 72	do do
Clifton	150	12 do	138	19 04	do do
David Weston	480	10 do	765	69 20	do do
		1892.			
Dartmouth	750	24 avril	311	32 88	Passeur.
Dorcas	....	7 juillet	215	22 20	Fret.
Delta	6	12 oct.	873	77 84	do
Dominion	150	16 mars	594	55 52	Passagers et fret.
		1891.			
Electra	75	1er déc.	106	16 56	do do
		1892.			
Egerton	165	6 avril	112	13 96	Passeur.
Elfin	200	20 mai	122	17 76	do
		1891.			
Enterprise	40	10 déc.	92	10 76	do
		1892.			
Flushing	250	17 juillet	257	28 56	Passagers et fret.
F. C. Batt	40	26 mai	32	7 56	Passeur.
Florenceville	270	25 juillet	185	22 80	do
Fastnet	50	29 mai	337	35 04	Passagers et fret.
Glencoe	40	13 août	32	7 56	Passeur.
		1891.			
Goliah	50	31 déc	146	16 76	do
		1892.			
Hiawatha	300	14 mai	229	26 40	Passagers et fret.
Heather Belle	250	20 do	282	30 56	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations
		1892.		$ cts.	
Harlaw	75	20 fév.	415	44 08	Passagers et fret.
Halifax	400	12 oct.	1,738	147 04	do
do	450	17 sept.	338	35 04	Service de passage d'eau.
Havana	....	5 déc.	470	45 68	Fret.
Lennox	100	3 août	66	10 28	Service de passage d'eau.
La Tour	75	28 fév.	152	20 32	Passagers et fret.
Lady Dufferin	75	25 juin	66	8 76	Service de passage d'eau.
Lunenburg	200	7 août	265	29 28	Passagers et fret.
		1891.			
May Queen	330	10 déc.	539	51 12	do
		1892.			
M. A. Starr	....	27 oct.	244	27 52	Fret.
Miramichi	60	24 juin	75	11 00	Passagers et fret.
Mic-Mac	300	24 avril	150	20 00	Service de passage d'eau.
Marian	300	30 juill.	478	46 24	Passagers et fret.
May Queen	100	31 do	142	19 36	do
Maple Leaf	150	23 oct.	129	18 32	Service de passage d'eau.
Mayflower	180	7 do	392	39 36	Passagers et fret.
Montague	250	22 mai	129	18 32	Service de passage d'eau.
Magnolia	175	31 juill.	260	28 80	Passagers et fret.
Northumberland	400	20 juin	1,255	108 40	do
Neptune	50	3 août	138	19 04	do
Nelson	100	24 juin	68	10 12	Service de passage d'eau.
Onangondy	300	2 juill.	294	31 50	do
Peerless	200	31 do	94	15 52	do
Princess of Wales	400	23 mai	935	82 80	Passagers et fret.
Rimouski	70	30 juill.	124	18 00	do
Sybella	160	24 juin	47	10 60	Service de passage d'eau.
		1891.			
St. Olap	150	16 déc.	305	32 40	Passagers et fret.
Soulanges	250	10 do	318	33 44	do
Springfield	160	10 do	232	26 56	do
Star	300	10 do	461	44 88	do
		1892.			
St. Lawrence	500	23 mai	675	75 60	do
St. Pierre	60	26 sept.	496	47 68	do

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Sir C. Ogle....	200	24 avril	126	18 08	Service de passage d'eau.
Southport.....	300	20 mai	186	27 20	do
St. Nicholas........	60	24 juill. .. .	60	9 96	do
Yarmouth..........	350	9 déc.	1,432	122 56	Passagers et fret.
Weymouth.........	120	13 juill.	153	20 32	do
William....	......	25 mai	152	21 80	Fret.
W. M. Weatherspoon	50	14 juill.	59	9 72	Service de passage d'eau.
W. E. Vroom.... ..	24	17 avril	10	5 80	do
Western Extension..	336	2 nov.	424	41 92	do
Total.......	....	... .	22,559	2,590 98	

CHARLES R. COKER,
Inspecteur de coques, etc.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.
DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
			$ cts.	
Chebucto...........	108	65	... .	Dégréé; service de passage d'eau.
Bellisle...	155	97	....	do service de passagers.
Evangeline.........	78	53	....	do service de passage d'eau.
Yuba...	12	8	....	Service de passage d'eau ; sera inspecté aussitôt que possible.
Total.......	353	223	....	

CHARLES R. COKER,
Inspecteur de coques, etc.

Bateaux à vapeur inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expirat'n du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Hazle		25 avril	7·52	5 64	A hélice, remorqueur de pêche.
Miles		25 do	63·04	10 04	do do
Glendevon	25 (entre-pont.)	25 do	104·05	16 32	do fret et passagers.
D. L. Mather		4 mai	103·32	13 24	do remorquenr.
Keewatin		5 do	41·25	8 28	do do
Cruiser		5 do	11·59	5 96	do do
Mary Hatch		6 do	121·18	14 68	do do
Caro		7 do	14·47	6 12	do do
Queen		8 do	31·64	7 56	do do
Thistle		9 do	23·33	6 84	do remorqueur de pêche.
Athabasca		4 juin	166·73	21 36	A aubes, roue à l'arrière, fret.
Grahame		19 do	332·18	34 56	do do
Wrigley		30 do	90·04	12 30	A hélice, fret.
Harry Montgomery		17 août	3·65	5 32	do bateau de pêche.
Aurora	80	1er mai	224·50	26 00	A aubes, passagers et fret.
Millie Howell		16 do	24·11	6 92	A hélice, bateau de pêche.
Red River	35 (entre-pont.)	14 juin	166·47	21 28	do fret et passagers.
Sultana		16 mai	357·55	36 64	do do
Colvile	35 (entre-pont.)	3 juin	164·41	21 12	Double hélice, passagers et fret.
Ripple	Pas de certificat.		9·83	5 80	A aubes, bat. d'excursion.

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du navire.
			$ cts.	
Marquette	149·07	93·92	....	A aubes, roue à l'arrière ; non employé.
Lady Ellen	18·57	12·63	6 52	A hélice, bateau de pêche ; n'était pas rendu.
Princess	530·58	289·48	....	A aubes, non employé.
Mountain Belle	0·90	·86	5 08	A aubes, yacht de plaisance ; trop loin du bureau, sans ordres spéciaux du département pour l'inspecter (à Banff).
Alice Sprague	98·49	62·05	....	A aubes, roue à l'arrière ; non employé.
Marquis	753·76	474·87	....	do à Prince-Albert, T.N.-O. N'a pas été mis à l'eau cette saison.
Northcote	461·34	290·65	....	do do do
North-West	425·00	305·00	....	do do do
Saskatchewan	336·84	212·21	34 96	A hélice ; lac Manitoba. N'avons pas été informé s'il était prêt pour l'inspection ni de l'endroit où il se trouvait.
Ogema	62·05	42·20	9 96	A hélice, remorqueur de pêche ; n'était pas rendu.
Antelope	142·61	107·73	19 44	A aubes, bateau d'excursion sur la riv. Rouge; non employé ; eau trop basse.
Angler	16·16	10·99	6 44	A hélice, remorqueur de pêche ; pas prêt pour l'inspection avant mon retour du nord, et à mon retour le navire n'était pas sur les lieux de pêche ; toutefois ne s'est pas rendu.
Victoria	....	....	....	A hélice, remorqueur, drague-fourgon ; nav. du gouvernement.
Sir Hector	....	....	....	do do

EDMUND R. ABELL,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Islander	500	5 jan.	1,495·29	127 60	Double hélice.
Robt. Dunsmuir			230·75	8 00	Inspection spéciale.
Hope		12 jan.	78·49	11 32	A hélice.
Falcon			52·44	5 00	Inspection spéciale.
Dreadnought		15 jan.	30	8 12	A hélice.
Enterprise		23 do	2 95	5 24	do yacht
Emma	25	29 do	35	7 80	do
Barbara Boscowitz	150	30 do	269·08	29 52	do
Surrey	50	9 fév.	263	29 04	Bateau-passeur, catamaran.
Gladys	70	10 do	146	19 68	Roue à l'arrière.
Earl	20	1891. 24 oct.	74·78	11 00	A hélice.
K. de K	25	1892. 14 fév.	61·67	9 96	A aubes.
Burt		16 do	13·05	6 04	Double hélice.
Stella			16·32	5 00	Inspection spéciale.
Millie		3 mars	9·24	5 72	A hélice.
Adelaide		4 do	151	20 08	Roue à l'arrière.
Clara Port		4 do	25·55	7 08	A hélice.
Fairy Queen	40	18 do	25	7 00	Roue à l'arrière.
Tepic	40	19 do	70·87	10 68	A hélice.
Georgie		1er avril	32·16	7 56	do
Clyde		3 do	67·87	20 88	Deux années de droits ; double hélice.
Rainbow	75	6 do	207·21	24 56	A hélice.
North Star		11 do	8·11	5 64	do
Daisy	15	16 do	84·16	11 72	do
Caledonia	14	21 do	237	26 96	Roue à l'arrière.
Buzz		23 do	12·59	6 04	A hélice.
Constance	25	24 do	49·52	9 00	do
Nagasaki	25	24 do	15·13	6 20	do
Spratt's Ark		23 do	307·88	32 64	Double hélice.
Oriole		24 do	4·15	5 32	A hélice, yacht.
Florence		25 do	59·44	9 80	Roue à l'arrière.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Wm. Irving........	290	29 avril ..	552·88	67 04	Roue à l'arrière.
Badger...........	....	7 mai ..	49·93	9 00	A hélice.
Alert...............	20	8 do ..	43·81	8 52	do
Bon Accord.........	....	15 do ..	84·15	23 44	Deux années de droits ; roue à l'arrière.
Comet..............	12	15 do ..	85·26	11 80	A hélice.
Yosemite...........	400	21 do ..	1,525·03	130 00	A aubes.
Swan...............	....	19 do ..	16·95	6 36	A hélice.
Lenora.............	....	19 do ..	33	7 64	do
Vancouver..........	....	22 do ..	49·96	9 00	do
Minnehaha..........	....	23 do ..	5	5 40	A hélice, yacht.
Islander............	....	13 do ..	1,495	8 00	Réparations spéciales à la chaudière.
Skidegate...........	20	24 avril...	37·08	7 96	A hélice, passagers ; certificat accordé le 27 août.
Eliza Edwards......	40	1er juin ..	54·63	9 40	A hélice, passagers ; certificat accordé le 27 août.
Muriel..............	....	6 do ..	44·13	17 04	Double hélice ; droits pour deux ans.
Winnefred..........	....	6 do ..	12·97	12 08	A hélice do
Nora................	....	5 do ..	19·43	13 04	do do
Spitfire............	....	5 do ..	8	11 28	do do
		1891.			
R. P. Rithet........	250	15 oct.....	816 69	73 36	Roue à l'arrière.
		1892.			
Mascotte............	....	1er juin ..	191·53	23 36	Double hélice.
Horseshoe...........	....	18 do ..	17·71	12 88	A hélice ; droits pour deux ans.
Clara Young........	....	19 do ..	30·75	7 48	A hélice.
Joe Adams..........	....	19 do ..	11·89	5 96	do
Delta...............	....	19 do ..	14·19	6 12	do
Wellington..........	....	18 do ..	16·3	12 56	do droits pour deux ans.
May Queen..........	....	19 do ..	14·10	12 24	do do
Princess Louise.....	300	26 do ..	931·76	82 56	A aubes.
Florence...........	....	24 do ..	30·41	7 40	A hélice.
Active..............	20	27 do ..	171·74	21 76	do
Iona................	25	30 do ..	52·62	9 24	Double hélice.
Lois................	10	30 do ..	25·15	7 00	A hélice.
Nagasaki...........	....	30 do ..	15·13	5 00	Réparations spéciales à la chaudière.
Cutch..............	150	6 juillet .	324·27	33 92	A hélice.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Duchess	80	11 juillet	145·48	39 20	Roue à l'arrière ; droits pour deux ans.
Galena	25	15 do	47·64	24 60	A double hélice ; droits pour trois ans.
Surprise	.....	14 do	14 08	12 24	A hélice ; droits pour deux ans.
Idaho	.....	16 do	6·04	16 44	do droits pour trois ans.
Nelson	120	25 do	496·01	47 68	Roue à l'arrière.
Dispatch	.....	18 do	37·10	7 96	Catamaran, à aubes.
Lytton	125	20 do	451·66	44 16	Roue à l'arrière.
Penticton	25	21 do	49·69	9 00	A double hélice.
Red Star No. 2	.....	23 do	36·85	15 92	Roue à l'arrière ; droits pour deux ans.
Brunette	.....	27 do	37·03	7 96	A hélice.
Senator	30	6 août	27 63	7 24	do passeur
Velos	20	6 do	72·52	10 84	do
Mamie	15	7 do	89·60	12 20	do
Standard	.....	11 do	51·08	9 08	do
Mystery	40	3 sept	64·80	10 20	do
Lorne	30	10 do	287·96	31 04	do
Etta White	20	16 do	97·35	12 76	do
Saturna	15	16 do	22·05	6 76	do
Belle	12	17 do	66·62	10 36	do
Esperanza	12	18 do	30·88	7 48	do
Blonde	.....	17 do	32·64	7 64	do
Kildonan	.....	17 do	51·41	9 08	do
Eva	.....	18 do	34·99	7 80	do
Nanaimo	.....	21 do	70·79	10 68	Roue à l'arrière.
Lilly	.....	22 do	33·57	7 72	A hélice.
Wilna	.....	22 do	4 04	5 32	do yacht
Rover	.....	22 do	6·57	5 56	do
Cora	.....	24 do	25·12	7 00	do
Estelle	12	21 do	84 06	11 72	do
Thistle	26	28 do	222·36	25 76	do
Lottie	.....	29 do	29·24	7 32	do
Phantom	.....	7 oct.	46·53	8 76	do

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Chieftain	....	13 oct. ...	64·80	10 20	A hélice.
Falcon	....	20 do ..	52·44	9 24	do
Isabel	80	20 do ..	445·93	43 68	A aubes.
Delaware	150	24 do ..	475·20	46 00	Roue à l'arrière.
Robt. Dunsmuir	85	24 do ..	231·75	26 56	A double hélice.
Gipsy	....	23 do ..	49·63	9 00	Roue à l'arrière.
Iris	....	22 do ..	19·32	6 52	A hélice.
Telephone	50	23 do ..	80·66	11 48	Roue à l'arrière.
Agnes	....	21 do ..	22·70	6 84	A hélice.
Earl	20 (entre-pont.)	23 do ..	74·78	11 00	do
Maude	45	20 do ..	174·99	22 00	do
Danube	....	....	886·84	78 96	do inspection non terminée ; en réparations.
Sunbury	....	30 do ..	73 36	10 84	A aubes.
Logger	....	31 do ..	18·84	6 52	Chalan.
Eliza	....	5 nov. ..	7·55	5 64	A hélice.
Angerona	....	26 do ..	13·79	6 12	Yacht à hélice.
Evangeline	....	28 do ..	13·86	12 24	do do honoraires et droits pour 2 ans.
Stella	....	3 déc. ..	16·32	6 28	do
Comox	....	19 do ..	101·17	16 08	do
Logger	....	....	18·84	5 00	Spéciale, éprouver la chaudière.
Kildonan	....	....	51·41	5 00	do après réparat. à la chaudière.
T. W. Carter	....	14 do ..	26·94	7 16	A hélice, remorqueur de pêche.
			18,226·63	2,204 18	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Bella	8·01	5·61	5 64	Remorqueur de pêche à Bella Coola ; hors de portée lorsque l'inspect. était dans le district.
Morris	11·66	8·04	5 96	Remorq. de pêche en haut de la riv. Naas ; hors de portée, à moins de faire de grand. dépenses.
Peerless	307·47	256·03	32 56	N'ayant pas servi cette année.
Cariboo Fly	281·82	202·66	30 56	Non employé.
Amelia	430·97	222·08	42 48	do
Alice	54·10	34·09	9 32	do
Red Star, No. 1 ou Okanagon	14·81	10·00	6 20	Eviter une inspection ; rapporté au ministre.
Pilot	183·08	107·16	22 64	Dégréé ; demande une nouvelle chaudière.
Neel	207·97	125·47	26 64	Fret ; en haut d'Alaska lorsque l'inspecteur était dans le district de la rivière Skeena.
Mermaid	66·25	44·25	10 28	Non employé.
Eva	6·56	4·13	5 56	Remorqueur de pêche, Gardner's Inlet ; trop de dépenses.
Glad Tidings	43·02	27·15	8 44	Service des missionnaires ; dégréé.

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Islander	500	Janvier	1,495·29	127 60	A hélice.
Emma	25	do	35·00	7 80	A hélice.
Barbara Boscovitz	150	do	269·04	29 52	do
Gladys	70	Février	146·00	19 68	Roue à l'arrière.
Surrey	50	do	263·00	29 04	Roue centrale, bateau-passeur.
K de K	25	do	61·67	9 96	A aubes, bateau-passeur.
Earl	20	1891. Octobre	74·78	11 00	A hélice.
Adelaide	....	1892. Mars	151·00	20 08	Roue à l'arrière.
Tepic	40	do	70·87	10 68	A hélice.
Fairy Queen	40	do	25·00	7 00	Roue à l'arrière.
Rainbow	75	Avril	207·21	24 56	A hélice.
Daisy	15	do	84·16	11 72	do
Caledonia	14	do	237·00	26 96	Roue à l'arrière.
Nagasaki	25	do	15·13	6 20	A hélice.
Constance	25	do	49·52	9 00	do
U. S. S. Scow, No. 6	100	1891. Octobre	....	5 00	Chalan.
do No. 2	160	do	....	5 00	do
Wm. Irving	200	1892. Avril	552·88	67 04	Roue à l'arrière.
Spratt's Ark	....	do	307·88	32 64	A hélice.
Alert	20	Mai	43·81	8 52	A hélice.
Skedigate	20	Avril	37·08	7 96	do
Comet	12	Mai	85·26	11 80	do
Yosemite	400	do	1,525·03	130 00	A aubes.
Surrey, Special	200	1891. Mai	....	8 00	Roue centrale, bateau-passeur.
Yosemite, Special	700	do	....	8 00	A aubes.
Hare's Scow, No. 1	120	do	....	5 00	Chalan.
do No. 2	160	do	....	5 00	do
Badger	100	do	....	5 00	Chalan à vapeur.
H. G. Ashley's Scow, No. 1	190	do	....	5 00	Chalan.
H. G. Ashley's Scow, No. 2	180	do	....	5 00	do
E. C. Baker's Scow	160	do	....	5 00	do
Florence	140	do	....	5 00	Chalan à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Cowper's Scow....	190	Mai......	....	5 00	Chalan.
R. P. Rithet.....	250	Octobre...	816·69	73 36	Roue à l'arrière.
		1892.			
Mascotte........	....	Juin.....	191·53	23 36	A double hélice.
Princess Louise.....	300	do	931·76	82 56	A aubes.
Active..........	20	do	171·74	21 40	A hélice.
Iona..........	25	do	52·62	9 24	A double hélice.
Lois..........	10	do	25·15	7 00	A hélice.
Cutch	150	Juillet....	324·27	33 92	do
Senator..........	30	Août.....	27·63	7 24	do passeur.
Velos..........	20	do	72·50	10 84	do
Mamie..........	15	do	89·60	12 20	do
Eliza Edwards ...	40	Juin.....	54·63	9 40	do
Mystery..........	40	Septembre	64·80	10 20	do
Lorne..........	30	do	287·96	31 04	do
Esperanza..........	12	do	30·88	7 48	do
Estelle..........	12	do	84·06	17 72	do
Foreman's Barge....	20	do	....	....	Barge pour passagers.
Belle..........	12	do	66·62	10 36	A hélice.
Thistle..........	26	do	222·36	25 76	do
Etta White..........	20	do	97·35	12 76	do
Isabel..........	80	Octobre...	445·93	48 68	A aubes.
Delaware..........	150	do ...	475·20	46 00	Roue à l'arrière.
Earl..........	20	do ...	74·78	11 00	A hélice.
Telephone..........	50	do ...	80·66	11 48	Roue à l'arrière.
Robert Dunsmuir....	85	do ...	231·75	26 56	A double hélice.
Satuma..........	15	Septembre	22·05	6 76	A hélice.
Maude..........	45	Octobre..	174·99	22 00	do
Comox..........	....	....	101·17	16 08	do inspection non terminée.
	5,603		10,955·29	$1,264 16	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1881.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Cariboo Fly	281·82	202·66	30 56	Dégréé ; à double hélice.
Amelia	430·97	222·05	42 48	do steamer à aubes.
Pilot	183·05	107·16	22 64	do remorqueur à hélice.
Nell	207·97	125·47	26 64	Fret et passagers, sur la rivière Skeena.
Mermaid	66·27	44·25	10 28	Dégréé ; steamer à aubes.
	1,170·08	701·59	132 60	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Glenrosa	2·13	A hélice	Bois	63	45	Maganetawan	Passagers, entre Burke Falls et Maganetawan.
A. V. Crawford	20·93	do	do	51	35	Goderich	Remorqueur, Baie Georgienne.
Mink	2·13	do	do	13	9	Port-Carling	Passagers, lacs Muskoka.
Minota	3·33	do	do	29	19	Toronto	Yacht de plaisance, lac Simcoe.
Delight	3·33	do	do	26	14	Bruce-Mines	Remorqueur, lac Huron.
	31·85			182	122		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Joe Milton	14·7	A hélice	Bois	93	63	Port-Stanley	Passagers et fret, lac Erié.
Snowstorm	4·03	do	do	17	10	do	Remorqueur de pêche, lac Erié.
Victoria	·83	do	do	3	2	Port-Elgin	Remorqueur, lac Huron.
City of Stratford	·81	Doub. hélice	do	4	3	Stratford	Yatch de plaisance, rivière Avon.
Sonntag	1·06	A hélice	do	7	5	Toronto	do lac Ontario.
Vera	1·2	do	do	14	12	Blenheim	Passagers, Baie-Rondeau.
Michigan	166·66	A aubes	Acier	1,730	498	Bay-City, Michigan	Passeur de wagons entre Windsor et Détroit.
	189·29			1,868	593		

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Michigan	....	A aubes	Acier	1729·80	498·24	Bay-City, Michigan	Passeur de wagons du C. C. P., Windsor et Détroit.
Joe Milton	....	A hélice	Bois	95·30	63·45	Port-Stanley	Port-Stanley, lac Erié, remorqueur de pêche.
Glenrosa	....	do	do	63·18	42·97	Maganetawan	Sur la rivière Maganetawan, passagers et remorqueur.
Mink	....	do	do	13·32	9·06	Port-Carling	Sur les lacs Muskoka, passagers et remorqueur.
Sonntag	....	do	do	7·24	4·93	Toronto	Yacht de plaisance sur la baie de Toronto.
Minata	....	do	do	28·53	19·41	do	do le lac Simcoe.
City of Stratford	....	do	do	4·01	2·73	Port-Dalhousie	do la rivière Avon, Stratford.
Vera	....	do	do	13·52	12·24	Blenham	Passagers, baie Rondeau, à hélice.
				1954·90	653·03		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Lorelei..	2·13	A hélice....	Bois ...	44·29	30·12	Kingston	Passagers, baie de Quinté et fleuve Saint-Laurent à Prescott.
Titania...	3·53	do	do	16·83	10·64	do	Yacht.
Bertha.	3·00	do	do	17·64	12·00	do	do
Sunbeam..	7·50	A aubes...	do	111·89	83·48	Lakefield	Passagers, eaux de Victoria et Peterboro'.
Crandella	9·63	do	do	266·20	169·50	Lindsay	do do
Maggie May	3·33	A hélice....	do	29·03	19·74	Washburn	Fret, canal Rideau.
	29·12			485·88	325·48		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Lorelei	2·13	A hélice	Bois	44·29	30·12	Kingston	Passagers, Baie de Quinté et Prescott.
Sunbeam	7·50	A aubes	do	111·89	83·48	Lakefield	do eaux de Victoria et Peterboro'.
Titania	3·53	A hélice	do	16·83	10·64	Kingston	Yacht.
Maggie May	3·33	do	do	29·03	19·74	Washburn	Remorqueur, canal Rideau.
Crandella	9·63	A aubes	do	266·20	169·50	Lindsay	Passagers, eaux de Victoria et Peterboro'.
Bertha	3·00	A hélice	do	17·64	12·00	Kingston	Yacht.
	29·12			485·88	325·48		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Sir Hector	6·2	A hélice	Bois	40	10	Ottawa, 1891	Remorquage sur la rivière Ottawa.
Squaw	2·7	do	do	22	18	Buckingham, 1891	Passagers et remorquage sur la rivière du Lièvre.
Hudson	50·26	A aubes	Composition	158	80	Sorel, 1891	Remorqueur, Montréal, Québec et la rivière Chambly.
Mildred	3·86	A hélice	Bois	15	13	Kingston, Ont., 1891	Fret et passagers sur la rivière du Lièvre.
	65·02			235	121		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Thornholm	175	A hélice	Fer	1,816	1,182	Sunderland	Bateaux à fret de Montréal aux ports étrangers.
Lily H.	9·63	do	Bois	18	13	Québec	Comme remorqueur au havre de Québec
Anny McGee	12·33	do	do	60	....	Pubnico, N.-E	Comme goélette de sauvetage.
	....			....	....		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur pour le district de Quebec.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils sont employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Anticosti	8·17	A hélice	Bois	19·00	15·98	Shelburne, N.-E., 1891	Bateau de pêche, côtier
Aid	18·13	do	do	98·55	67·02	Liverpool, N.-E., 1891	Sauvetage do
Amanda Green	3·33	do	do	19·63	13·37	Saint-Jean, N.-B., 1891	Remorqueur de Saint-Jean, N.-B.
Bessie Ardilla	7 06	do	do	11·17	7·77	Iles Ouest, N.-B., 1890	do Deer Island à Eastport.
Blue Hill	41·86	Hélice jum.	do	195·83	97·51	Boston, Mass., 1887	Passagers, passeur, Yarmouth à Liverpool.
Collector	18·30	A hélice	do	52·02	35·39	Halifax, N.-E., 1891	Phare, havre d'Halifax.
C. M. Winch	23·40	do	do	87·72	49·22	Camden, N.-Y., 1872	Remorqueur, Petite Baie Glacée.
Ellida	12·06	do	Bois et acier	37·52	25·51	New-Glasgow, N.-E., 1891	Yacht, côtier.
Fanchon	5·70	A aubes	Bois	95·66	60·27	Saint-Jean, N.-B., 1891	Remorqueur, rivière Saint-Jean.
Fastnet	66·60	A hélice	Fer	337·71	154·56	Glasgow, G.-B., 1878	Passagers et fret, Halifax à l'Ile du Prince-Edouard.
Glencoe	3·33	do	Bois	32·21	24·53	Passage Granville, N.-E., 1891	Passeur, passagers, Granville à Annapolis, N.-E.
Havana	54·17	do	do	470·98	245·86	Hantsport, N.-E., 1891	Fret et passagers, Halifax et Terreneuve.
J. B. Hamlin	4·80	do	do	31·71	21·56	Providence, R.I., 1891	Fret, Pictou, N.-E.
John L. Cann	34·66	do	do	142·08	62·60	Yarmouth, N.-E., 1891	Remorqueur, Yarmouth, N.-E.
Hope	34·13	A aubes	do	305·77	161·61	Sorel, Qué., 1878	do rivière Saint-Jean.
Lunenburg	56·53	A hélice	do	265·55	113·11	Baie Mahone, N.-E., 1891	Passagers et fret, Halifax et Lunenburg.
Marion	5·00	do	do	11·57	7 87	Douglastown, N.-B., 1891	Yacht, rivière Miramichi.
Maple Leaf	19·20	A aubes	do	129·06	81·31	Pictou, N.-E., 1891	Passeur, Pictou et débarcadère de Pictou.

Northumberland	211·86	Hélices jum.	Acier	1,255·43	519·09	Newcastle, G.-B., 1891, Woodstock, 1882.	Passagers et fret, Île du P.-E., Pointe-du-Chêne et Pictou.
Springfield	25·73	Roue à l'arr.	Bois	232·73	146·00	Agrandi, St-Jean, 1890	Passagers, rivière Saint-Jean.
Rustler	3·33	Aubes	do	77·47	48·81	Newcastle, N.-B., 1891	Passeur, passagers, traverse de Newcastle.
Tangent	4·26	Hélices jum.	do	35·74	24·30	Hampton, comté de King, 1891	Remorqueur, riv. Saint-Jean.
	641·61			3,945·11	1,982·92		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	Bois ou fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
St. Olaf	....	100 A 1	Fer	305	72	Port-Glasgow, G.-B	Pictou, Iles de la Madeleine et du Cap-Breton, passagers et fret.
Lunenburg	....	Am. Record	Bois	265	113	Mahone Bay, N.-E	Halifax et Lunenburg, N.-E., passagers et fret.
Blue Hill	....	....	do	195	97	Boston, E-U	Yarmouth à Argyle, N.-E., passagers et fret.
Fastnet	....	....	Acier	337	154	Glasgow, 1878	Halifax à l'I. du P.-E., passagers et fret.
Maple Leaf	....	....	Bois	129	81	Pictou, N.-E	Passeur, Pictou au débarcadère de Pictou.
Glencoe	....	....	do	32	24	Granville, N.-E	do Annapolis à Granville.
Havana	....	Veritas	do	470	245	Hantsport, N.-E	Bateau à fret, Halifax à Terreneuve.
Northumberland	....	do	Acier	1,255	519	Newcastle-on-Tyne	Charlottetown, I.P.-E., à Shédiac ou Pictou, passagers et fret.
				2,988	1,305		

CHARLES R. COKER,
Inspecteur des coques etc., du Canada.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Sultana	10·80	A hélice	Bois	357·55	243·13	Selkirk, Man	Lac Winnipeg, fret et réfrigérateur à poisson.
Angler	2·70	do	do	16·16	10·99	do	do bateau de pêche.
Ripple	2·13	A aubes	do	9·83	6·19	Winnipeg, Man.	Rivière-Rouge, bateau d'excursion.
	15·63			383·54	260·31		

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Manitoba, Kéwatin et T.N.-O.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Burt	2·5	Hélices jum. remorq	Bois	13·05	8·88	Victoria	Remorquage dans les eaux adjacentes.
Dreadnought	5·4	A hélice, remorqueur.	do	38·65	....	New-Westminster	do et fret, Burrard-Inlet.
Caledonia	17·0	Roue à l'arrière.	do	237	130	do	Fret et passagers, rivière Skeena.
Comet	16·6	A hélice, remorqueur.	do	85·26	58·85	do	Remorquage, eaux de la Colombie-Britannique.
Eliza Edwards	14·1	do	do	54·63	37·15	Vancouver	Fret et passagers, Vancouver à la rivière Fraser.
Florence	2·7	do	do	30·41	17·80	Victoria	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Gemimi	5·3	Hélices jum.	do	8·15	5·55	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Estelle	29	Hélices jum.	do	84·06	57·17	Nanaïmo	Remorquage, eau de la Colombie-Britannique.
Minnehaha	0·8	do	do	6·72	4·57	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Nora	2·1	do	do	19·43	13·21	Port-Essington	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Phantom	2·7	do remorqueur.	do	46·53	31·65	Port-Madison, Wash., E.-U.	Commerce de houille, Nanaïmo à Victoria.
Iona	5·4	Hélices-jum.	do	52·62	35·79	Vancouver	Poisson et passagers du nord à Vancouver.
Lois	4·8	A hélice, remorqueur.	do	25·15	17·11	do	Remorquage, Burrard-Inlet à Victoria.
Nelson	13	Roue à l'arrière.	do	496·01	312·49	Nelson, Kootenay	Fret et passagers, lac Kootenay.
Surrey	17	Catamaran	do	263·26	182·26	New-Westminster	do rivière Fraser.
Penticton	4·2	Hélices-jum.	do	49 69	33·79	Lac Okanagan	do lac Okanagan.
Blonde	6·6	A hélice	do	32·64	22·53	New-Westminster	Remorquage, rivière Fraser.

Esperanza	2·7	do	do	30·88	21·31	do	Passagers, Nanaïmo aux îles adjacentes.
Wildman	13·5	do	do	51·41	32·08	Victoria	Remorquage, rivière Fraser.
Eva	3·3	do	do	34·99	24·17	New-Westminster	do do
Rover	1·4	do	do	6·57	4·47	Nanaïmo	do havre de Nanaïmo.
Cora	2·7	do	do	25·12	17·09	Lac Cowichan	do billots, lac Cowichan.
Galena	3·2	Hélices jum.	do	47·64	33·35	Lac Kootenay	Fret et passagers, lac Kootenay.
Idaho	1·2	A hélice, remorqueur.	do	6·04	4·23	Medical Lake, Idaho, E.-U. d'A	Remorquage, lac Kootenay.
Dispatch	2·1	Catamaran	do	37·10	23·38	Revelstoke	Bateau-chèvre, rivière Colombie.
Earl	21	A hélice, remorqueur.	do	74·78	49·86	Vancouver	Remorquage, rivière Fraser.
Sunbury	2·7	Fret, à aubes	do	73·36	46·22	New-Westminster.	Transport, bras de la rivière Fraser.
Logger	1·2	Chalan	do	18·84	12·82	Vancouver	Chercher des billots le long du rivage.
Angerona	4·1	A hél., yacht	do	13·79	9·52	New-Westminster	Yacht de plaisance.
Comox	24·0	Passagers et fret.	Acier	101·17	60·16	Paisley, Ecosse ; rivé à Vancouver.	Fret et passagers, eaux de la Colombie-Britannique.
T. W. Carter	2·1	Remorqueur de pêche.	Bois	26·94	17·00	Victoria	San Juan, île Vancouver.
City of Nanaimo	5·8	Passagers et fret.	do	751·37	517·74	Vancouver	Passagers et fret, terre ferme et Nanaïmo.
	297·8			2,927·41	1,893·43		

JAMES A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Iona	5·4	Hélices jum.	Bois.	54·62	35·79	Vancouver	Fret et passagers, dans les eaux de la Col.-Britannique.
Lois	4·8	do	do	25·17	17·11	do	A présent remorq. dans les eaux de la Col.-Britannique.
Nelson	13·0	Roue à l'arrière.	do	496·01	312·49	Nelson	Fret et passagers.
Surrey	17·0	Roue centrale.	do	263·26	182·26	New-Westminster	Passeur sur la rivière Fraser.
Blonder	6·6	A hélice	do	32·64	22·53	do	Remorqueur, rivière Fraser.
Esperanza	2·7	do	do	30·88	21·31	do	Fret et passagers, Nanaïmo et îles.
Hildonan	13·5	do	do	51·41	32·08	Victoria	Remorqueur, rivière Fraser.
Eva	3·3	do	do	34·99	24·17	New-Westminster	do
Rover	1·4	do	do	6·57	4·47	Nanaïmo	Remorqueur, havre de Nanaïmo.
Cora	2·7	do	do	25·12	17·09	Lac Cowichan	Remorquage de billots, lac Cowichan.
Penticton	4·2	Hélices jum.	do	49·69	33·79	Lac Okanagan	Fret et passagers, lac Okanagan.
Burt	2·5	Hélices jum.	do	13·05	8·88	Victoria	Remorqueur, eaux de la C.-B.
Dreadnought	5·4	A hélice	do	38·65	....	New-Westminster	Fret et remorqueur, Burrard-Inlet.
Caledonia	17·0	Roue à l'arrière.	do	237·00	130·00	do	Fret et passagers, rivière Skeena.
Comet	16·6	A hélice	do	85·26	58·55	do	Remorqueur et passagers, eaux de la C.-B.
Eliza Edwards	14·1	do	do	54·63	37·15	Vancouver	Fret et passagers, Vancouver et rivière Fraser.
Florence	2·7	do	do	30·41	17·80	Victoria	Service des fabriques de conserves, rivière Skeena.
Genuine	5·3	Hélices jum.	do	8·15	5·55	New-Westminster	Yacht.

Estelle	29·00	A hélice	do	84·06	57·17	Nanaïmo	Remorquage et passagers, eaux de la C.-B.
Minnehaha	0·8	do	do	6·72	4·57	New-Westminster	Yacht.
Nora	2·1	do	do	19·43	13·21	Port Essington, E.-U.	Service d'établissements de conserves, rivière Skeena.
Phantom	2·7	do	do	46·53	31·65	Port-Madison	Remorquage, Nanaïmo et Victoria.
Galena	3·2	Hélices jum.	do	47·64	33·35	Lac Kootenay	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Idaho	1·2	A hélice	do	6·04	4·23	Idaho, E.-U	Remorquage, lac Kootenay.
Dispatch	2·1	Catamaran	do	37·10	23·38	Revelstoke	Bateau-chèvre, rivière Colombie.
Earl	21·	A hélice	do	74·78	49·86	Vancouver	Remorquage, fret et passagers, eaux de la C.-B.
Sunbury	2·7	A aubes	do	73·36	46·42	New-Westminster	Fret, rivière Fraser.
Logger	1 2	A hélice	do	18·84	12·82	Vancouver	Réunir des billots sur la grève.
Angerona	4·1	do	do	13·79	9·52	New-Westminster	Yacht.
Comox	....	do	Acier	101·17	60·16	Vancouver	Fret et passagers, eaux de la C.-B.
	208·3			1963·78	1247·00		

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Simpatica	Baie Georgienne, yacht.	Mary Beck..	Baie Georgienne.
Othello.	Lac Supérieur, remorq. de pêche.	Lady Katrine.....	Rivière Maganetawan, touage.
Myrtie	Lac Huron do	Resolute	Baie Georgienne, touage.
Sovereign....... ..	Sur tous les lacs, fret.		

JOHN DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs de bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

W. M. Alderson..	Port-Dover, passagers.	Sovereign	Sur tous les lacs, fret.
Inter-Ocean... ...	Wallaceburg et Sarnia, passagers.		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de coques.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Peerless	Canal Rideau, fret.	Eleanor	Kingston à Oswégo et canal Rideau, touage.

EDWARD ADAMS.
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Resolute	A hélice, touage sur la rivière Ottawa.	H. F. Bronson....	A hélice, touage sur la rivière Pembroke.
Eva.......	do passagers, sur la rivière Buckingham.	George Millen.....	do touage sur la rivière Ottawa.
Kate.	do touage sur la rivière Buckingham.		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Dagmar (brûlé)...	A aubes, passagers, Montréal et Ottawa.	Eva (brûlé)......	A hélice, passagers, Buckingham et High Rock.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

DIVISION DE QUÉBEC.

Champion	Golfe et rivière, à hélice, touage.	Bienvenue........	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Anne.
Hercules..........	Rivière, à aubes, touage.	Canada...........	Rivière, à aubes, touage.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, et où et à quoi employés.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Oscar Wilde ...	Saint-Jean, N.-B., remorqueur.	Lady of the Lake..	Havre Sydney, C.-B., remorq.
Fearless	do do	Maud	Bassin d'Annapolis, N.E., rem.
Fanchon	do do	Heather Belle.....	Charlottetown et Orwell, I.P.-E., passager.
Joe Edwards......	Annapolis, N.-E., passeur.	Acadia, St. John..	Rivière St-Jean, N.B., passager.
Dolphin	Dartmouth, N.-E., remorqueur.		

DOUGLAS STEVENS.
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Acadia..........	Rivière Saint-Jean, passagers et fret; brûlé en décembre 1891.	Heather Belle.....	Charlottetown à Crapaud, etc., I.P.-E., passagers et fret; sombré par abordage.

CHARLES R. COKER,
Inspecteur de coques.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD OUEST.

Glendevon..	Lac Winnipeg, remorq. de pêche; brûlé le 6 août, sur la petite rivière Saskatchewan.		

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur pour Manitoba, Kéwatin et T.N.-O.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Kamloops	Lac Kamloops, service de passagers; dégréé comme imp. au serv	Nellie Taylor.. .	Garde-côtes; perdu.
Lady Dufferin	do do	Emma..	Remorquage, côte; perdu.
Marion	Haut de la riv. Colombie; perdu.	Alpha	Fret, Vancouver; brûle.
Reliance..........	Rivière Fraser; dégréé comme impropre au service.	Reliance	Rivière Fraser; dégréé.
Spallumcheen. ..	Lac Shuswap; désemparé.	Nellie Taylor......	Cabotage; perdu.
Western Slope....	Victoria, service de passagers; désemparé.	Emma............	do

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'année terminée le 31 décembre 1891

Nº du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1078	8 juill.	Chas. Ed. Stewart	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1079	8 do	James Scott	3e classe	Victoria, C-B.	Victoria	5 00
1080	8 do	Thos. F. McKechnie	4e classe	New-Westminster, C.-B.	do	5 00
1081	8 do	Alex. Cook	2e classe	Point Edward	Sarnia	5 00
1082	8 do	William R. Burnett	4e classe	Windsor, Ont.	Windsor	5 00
1083	8 do	Joseph F. Taylor, jun	2e classe	do	do	5 00
1084	8 do	Matthew Hy. Chisholm	do	Milton P.O., Ont.	Toronto	5 00
1085	8 do	Abraham H. B. Neff	4e classe	Humberstone, Ont	do	5 00
1086	8 do	Enoch Chapman	do	Windsor, Ont.	Windsor	5 00
1087	8 do	Jonathan Lowry	do	do	do	5 00
1088	8 do	Richard Hy. B. Bridge	2e classe	Sydney-Nord, C.-B., N.E.	Halifax	5 00
1089	8 do	Wm. Hy. Durham	4e classe	Homer, Ont	Toronto	5 00
1090	8 do	Jasper Fowler	1re classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1091	8 do	John F. Cheyne	2e classe	St-Jean, N.-B.	St-Jean	5 00
1092	8 do	Wm. Henry Dewey	3e classe	Ste-Catherine, Ont.	Toronto	5 00
1093	8 do	Daniel Donohue	2e classe	Toronto, Ont.	do	5 00
1094	8 do	Ofof Johnson Swanberg	3e classe	Selkirk, Man.	Selkirk	5 00
1095	8 do	Wm. K. Simpson	4e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1096	8 do	James Levy	3e classe	Winnipeg, Man.	Selkirk	5 00
1097	8 do	James Smith	do	Portage du Rat, Ont.	do	5 00
1098	8 do	Henry Parker	2e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1099	12 do	William McCallum	3e classe	Goderich, Ont.	do	5 00
1100	12 do	William Hannah	2e classe	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
1101	12 do	James Ailles	4e classe	Mimico Asylum, Ont.	Toronto	5 00
1102	12 do	William Caraty	do	Waubaushene, Ont.	do	5 00
1103	12 do	John McRae, jeune	do	Meaford, Ont.	do	5 00
1104	12 do	Christopher Dragoylovich	3e classe	Vancouver, C.-B.	Victoria	5 00
1105	12 do	John Tumilty	4e classe	Victoria, C.-B.	do	5 00
1106	12 do	John J. Weinart	3e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1107	12 do	Samuel Graham	do	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1108	12 do	Robert Steel	do	do	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1109	12 juillet..	Wm. J. Cullum	1ère classe..	Victoria, C.-B....	Victoria......	5 00
1110	12 do ..	Frederick Corkey	4e classe ..	Barriefield, Ont....	Kingston. ...	5 00
1112	12 do ..	John Kennedy	do	Garden Island, Ont.	do	5 00
1113	12 do ..	Edward Jas. Taylor	3e classe.....	Kingston, Ont.....	do	5 00
1114	12 do ..	John Allen Wallace	4e classe.. ..	Trenton, Ont.	Toronto	5 00
1115	12 do ..	Wm. Julian....	do	Port-Dalhousie	do	5 00
1116	12 do ..	Herbert T. McLeod	do	Barrie, Ont.	do	5 00
1117	12 do ..	Jacob York Baker........	do	Summerton, Ont..... ..	do	5 00
1118	12 do ..	Elisee Julien	3e classe......	Pembroke, Ont.	Montréal.....	5 00
1119	12 do ..	James D. Banks.......	2e classe......	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1120	12 do ..	Wm. Noonan	do	Westport, Ont	do	5 00
1121	12 do ..	Jonathan Taylor	do	Kingston, Ont.....	Kingston.....	5 00
1122	12 do ..	George Fleming	do	do	do	5 00
1123	12 do ..	Andrew Simmons	4e classe......	do	do	5 00
1124	5 février.	Richmond B. Halked	Permis	Vancouver, C.-B........	Victoria......	5 00
1125	12 do ..	Chas. H. McJunkin	3e classe.. ..	Yarmouth, N.-E...	Yarmouth	5 00
1126	12 do ..	Oliver P. St. John	1ère classe....	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	1 00
1127	12 do ..	Francis H. Pearsall..... .	Permis	Port-Rowan, Ont.	Toronto ...	2 00
1128	17 mars..	James Summers Adam ..	4e classe	Toronto, Ont.	do	5 00
1129	17 do ..	George Wm. W. Rankin..	do . ..	Owen-Sound, Ont. ...	Owen-Sound..	5 00
1130	17 do ..	John H. Hewson	do	do	do ..	5 00
1131	17 do ..	David L. Johnstone.	3e classe	Chatham, Ont	Ste-Catherine.	5 00
1132	17 do ..	David Foley	2e classe......	Toronto, Ont.	Toronto ...	5 00
1133	17 do ..	Samuel A. Mills....	do	do	do	5 00
1134	17 do ..	Charles A. Farrar	do	Meaford, Ont.	Owen-Sound..	5 00
1135	17 do ..	Hiram Fred Chute...... ..	3e classe .. .	Hampton, N.-B.	Halifax	5 00
1136	17 do ..	John James Cowgill	4e classe....	Victoria, C.-B..........	Victoria......	5 00
1137	17 do ..	James Baird.......	2e classe......	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1138	17 do ..	Ed. John O'Dell..	4e classe . .	do	do	5 00
1139	17 do ..	John Burns	do	Owen-Sound, Ont.	Owen-Sound..	5 00
1140	17 do ..	Wm. Harwood	do	do	do ..	5 00
1141	17 do ..	Alex. McKenzie	3e classe......	do	do ..	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1142	17 mars...	Wm. F. Watts	2e classe	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine.	5 00
1143	17 do	James Ryan	4e classe	Newboro', Ont.	Toronto	5 00
1144	17 do	Rupert McKay	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1145	17 do	Andrew McLaren	4e classe	Wiarton, Ont	Owen.Sound	5 00
1146	17 do	Oscar Flummerfelt	2e classe	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine.	5 00
1147	17 do	Albert Ed. House	3e classe	Port-Dalhousie, Ont	do	5 00
1148	17 do	Alma Lowder	4e classe	Ste-Catherine, Ont.	do	5 00
1149	17 do	Wm. Henry Linter	3e classe	do	do	5 00
1150	17 do	Anthony Strong	4e classe	Kingston, Ont	Kingston.	5 00
1151	17 do	John W. Hunter	do	do	do	5 00
1152	21 do	George Booth	3e classe	do	Toronto	5 00
1153	21 do	Isaac Moudeland	4e classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1154	21 do	Wm. Parker	2e classe	Kingston, Ont	Kingston.	5 00
1155	21 do	John Bolton	4e classe	do	do	5 00
1156	21 do	Alex. McRae	2e classe	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1157	21 do	Wm. Chas. Spencer	4e classe	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1158	21 do	Mathew Hayes	3e classe	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1159	21 do	Eugène Belanger	2e classe	Lévis, Qué.	Québec	5 00
1160	21 do	Wm. Phipps	do	Collingwood, Ont.	Toronto	5 00
1161	21 do	Alex. Crimstie	do	Glasgow, Ecosse	Halifax	5 00
1162	21 do	Andrew S. Foster	do	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	5 00
1163	21 do	Henry Wilson	3e classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1164	21 do	Lawson B. Cronk	do	Dresden, Ont.	Toronto	5 00
1165	21 do	Geo. Elias Wilson	do	Port-Stanley, Ont.	do	5 00
1166	21 do	Silas Calder Soules	do	Queensville, Ont	do	5 00
1167	21 do	Bertram Meyers	4e classe	Toronto, Ont.	do	5 00
1168	21 do	Frank White	2e classe	do	do	5 00
1169	21 do	Edward Wm. Fox	3e classe	do	do	5 00
1170	21 do	James H. Ellis	1ère classe	do	do	5 00
1171	21 do	Amos Knox	3e classe	Sydney-Nord, N.-E.	Halifax	5 00
1172	21 do	Saml. James Giles	4e classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1173	21 do	Robt. Wm. Moore	do	Hamilton, Ont.	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

Nº du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1174	21 mars ..	Alex. Barton........	3e classe.....	Kingston, Ont	Kingston.....	5 00
1175	21 do ..	Saml. Gillespie	2e classe	Toronto, Ont.....	Toronto	5 00
1176	21 do ..	John McDonald........ ..	4e classe......	Hamilton, Ont........	do	5 00
1177	21 do ..	Constant Hamel.........	2e classe.... .	Lotbinière, Qué.........	Lotbinière....	...
1178	6 avril ..	Frank H. Tovey..........	4e classe......	Victoria, C.-B..........	Victoria	5 00
1179	14 do ..	Wm. P. Lindley..........	2e classe	do	do	5 00
1180	14 do ..	George Crandell.........	3e classe.. .	Lindsay, Ont...........	Toronto	5 00
1181	14 do ..	Wm. Wallace Savage.....	Permis........	Toronto, Ont..........	do	2 00
1182	14 do ..	George H. Shutliffe. ...	do	Gananoque, Ont........	Kingston.....	2 00
1883	2 juin ..	Adelard Lapointe.........	4e classe......	Village Lauzon, Qué....	Québec... ...	5 00
1184	2 do ..	Hilaire Mercier..........	do	do Bienville, Qué ..	do	5 00
1185	2 do ..	Gimes Bressoni...........	do	do do ..	do	5 00
1186	2 do ..	John McKinnon..........	do	Charlottetown, I.P.-E..	Halifax......	5 00
1187	2 do ..	Wm. J. Keimedy.........	do	Sorel, Qué...............	Québec..... .	5 00
1188	2 do ..	Robt. S. Cunningham.....	do	New-Westminster, C.-B.	Victoria......	.....
1189	2 do ..	Erastus H. H. Lovitt.....	do	Yarmouth, N.-E........	Halifax......	5 00
1190	2 do ..	Edward Lloyd............	do	Kentville, N.-S.........	do	5 00
1191	2 do ..	James Heay......	3e classe....	Victoria, C.-B..........	Victoria....	5 00
1192	2 do ..	Saml. Brunelle...........	do	Champlain, Qué.........	Montréal.....	5 00
1193	2 do ..	George Lumsden	do	Eustache, Man..........	Selkirk.. ..	5 00
1194	2 do ..	Edward Tames	do	Huntsville, Ont.........	Toronto	5 00
1195	2 do ..	Alex. Lewis.....	do	Owen-Sound, Ont.......	do	5 00
1196	2 do ..	Michel Latulippe.........	2e classe......	Village Lauzon, Qué....	Québec	5 00
1197	2 do ..	Achille Michaud..........	do	St-Sauveur, Qué.........	do	5 00
1198	2 do ..	James Morron............	do	Halifax, N.-E..........	Halifax.......	5 00
1199	2 do ..	Frank DeWolfe Cahan....	1re classe.....	Yarmouth, N.-E..	do	5 00
1200	2 do ..	Wm. Caro Higgins	3e classe.....	Kéwatin, T.N.-O	Selkirk.....	.....
1201	9 do ..	Edwd. Abbey.............	4e classe.. . .	Toronto, Ont..........	Toronto	5 00
1202	16 do ..	Wm. Moses Hyde	do	Dresden, Ont....	do	5 00
1203	16 do ..	Robert Craig....	do	Windsor, Ont..........	do	5 00
1204	16 do ..	Joseph Boisvert...........	do	Sorel, Qué..	Québec..... .	5 00
1205	16 do ..	John Gonyea.............	Permis........	Smith's Falls, Ont......	Kingston.....	2 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

Nº du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1206	16 juin ..	Wm. Powers	Permis	Tyendinaga, Ont	Kingston	2 00
1207	16 do ..	Jerome Young	do	Peterboro', Ont	do	2 00
1208	16 do ..	Wm. A. McWilliam	do	Kingston, Ont	do	2 00
1209	4 juillet..	Thos. A. Russell	3e classe	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1210	8 do ..	George Caister	4e classe	Ste-Catherine, Ont	do	5 00
1211	9 do ..	George MacGregor	do	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1212	9 do ..	Edwin Verney	do	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1213	9 do ..	John D. Adams	Permis	Parry-Sound, Ont	Parry Sound	2 00
1214	9 do ..	Wm. M. Moore	do	Orillia, Ont	Orillia	2 00
1215	9 do ..	Arthur Thos. Lowe	do	Port-Carling, Ont	Port-Carling	2 00
1216	9 do ..	Martin L. Crandell	do	Port-Perry, Ont	Kingston	2 00
1217	9 do ..	Saml. R. Heenan	do	Cardinal, Ont	do	2 00
1218	9 do ..	George Dube	do	Pénétanguishene, Ont	P enetanguish-ene	2 00
1219	19 do ..	Henry Geddow	do	Kingston, Ont	Kingston	00
1220	20 do ..	Clement Montville	do	Thurso, Qué	Montréal	2 00
1221	1er août..	Thos. Hy. Sheffield	do	Sutton-Ouest, Ont	Pte Jackson	2 00
1222	1er do ..	James Summers Adam	do	Toronto, Ont	Pte Roach	2 00
1223	1er do ..	Fredk. Rutherford	do	Pénétanguishene, Ont	P enetanguish-ene	2 00
1224	4 do ..	Charles Gravelles	do	Bridgeworth, Ont	Kingston	2 00
1225	5 do ..	Frank Massan	do	Lindsay, Ont	Lindsay	2 00
1226	5 do ..	Fredk. J. Parkin	do	do	do	2 00
1227	26 do ..	François Tetereau	3e classe	Lachine, Qué	Lachine	5 00
1228	26 do ..	Henry Greenway	Permis	Vancouver, C.-B	Vancouver	2 00
1229	15 sept. ..	Thos. O. Mara	do	Lombardy, Ont	Lombardy	2 00
1230	1er juin ..	Geo. Ed. Burrows	3e classe	Barrington, N.-E	Barrington	5 00
1231	4 déc. ..	Larue Smith	Permis	Blenheim, Ont	Toronto	2 00
1232	29 do ..	Sandford Donnelly	3e classe	Kingston, Ont	do	5 00
1233	29 do ..	Thos. Crossley	4e classe	Toronto, Ont	do	5 00
1234	29 do ..	Geo. Simons	do	Hamilton, Ont	do	5 00
1235	29 do ..	Napoléon Lecours	2e classe	Village Bienville, Qué	Québec	5 00
1236	29 do ..	Harry Brownley	do	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1237	29 do ..	James Wallace	4e classe	Victoria, C.-B	Victoria	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux mécaniciens, etc.—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
1238	29 déc....	Pierre LeBlanc..........	4e classe.....	Carleton, Qué.	Québec......	5 00
1239	29 do	James Kelly.......	do	Halifax, N.-E......	Halifax.......	5 00
1240	29 do	Robt. R. Harvie.	do	Barrington, N.-E.	do	5 00
1241	29 do	Joseph H. Londen.. .. .	do	Creemore, Ont..........	Toronto	5 00
1242	30 do	Fredk. C. Dougall........	do	Victoria, C.-B..	Victoria......	5 00
1243	30 do	Thos. S. Moffat...	do	do	do	5 00
1244	30 do	David L. Rainy..........	3e classe	New-Westminster, C.-B.	do	5 00
1245	30 do	Edmond C. Shepherd.....	2e classe......	Victoria, C.-B..........	do	5 00

ANNEXE No 16.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds de longs cours à l'étranger, pendant l'année finissant le 30 novembre 1891.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
2811	10 déc...	Harry Gauhroger...........	2e second...	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
2812	26 do	Joseph Frève................	Capitaine...	Cacouna, Qué...........	Québec.......	10 00
2813	26 do	John A. Ljungherg.........	Second.....	Saint-Jean, N.-B........	Saint-Jean....	5 00
2814	26 do	Nelson Smith...............	do	do	do	5 00
2815	26 do	Perry Ells Knowlton........	do	Advocate Harbour, N.-E	do	5 00
2816	26 do	James L. Mosher...........	do	Avondale, N.-E...........	Halifax	5 00
2817	26 do	Lewis Fielden...............	dc	Hantsport, N.-E........	do	5 00
2818	26 do	Murray McDonald..........	do	Main-à-Dieu............	do	5 00
2819	26 do	Fraser Hunter..............	Capitaine...	Mount Denson, N.-E....	do	10 00
2820	26 do	Adelbert F. McKay	Second......	Barton, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
2821	26 do ..	Fredk. M. Cosman	Capitaine...	Yarmouth, N.-E.........	do	10 00
	1891.					
2822	17 janv...	John Pratt...................	Second......	Cheverie, N.-E.	Halifax	5 00
2823	17 do ...	Richard John Warner	Capitaine...	Plympton, N.-E.........	do	10 00
2824	4 do ...	Leander H. Porter..........	Second......	Lower Granville, N.-E. .	Saint-Jean....	5 00
2825	7 fév....	James P. Bendrot	Capitaine...	Victoria, C.-B..........	Victoria. ...	10 00
2826	7 do	Fredk. W. Blanvelt....	do ...	Tusket, N.-E............	Yarmouth....	10 00
2827	7 do	Arthur E. Morgan....	Second......	Victoria, C.-B......... .	Victoria....	5 00
2828	7 do	David A. Scott.............	do	Windsor, N.-E..........	Halifax	......
2829	7 do	Chas. A. Muggah...........	do	Sydney, C.-B.....	do	5 00
2830	7 do	William Salisbury	Capitaine...	Rivière John, N.-E......	do	10 00
2831	7 do	John W. Baxter............	do ...	Sheffield, N.-E.........	do	10 00
2832	7 do	James K. Johnson..........	Second.. .	Rivière John, N.-E.	do	5 00
2833	26 do	Edward R. Dunham........	Capitaine...	Saint-Jean, N.-B........	Saint-Jean....	10 00
2834	26 do	Patk. Ed. McMurray.......	do ...	do	do	10 00
2835	26 do ...	James S. Osborn...........	do ...	do	do	10 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
2836	26 fév.....	Wm. Henry Carson.........	Capitaine..	St-Martin, N.-B.........	St-Jean	10 00
2837	26 do ..	Albert J. Smith	do ...	Shédiac, N.-B	do	....
2838	26 do ..	Ed. J. King..........	Second......	St-Jean, N.-B...	do	5 00
2839	26 do ..	Nils G. Thouson	do	do	do	5 00
2840	26 do ..	Edson S. Crowe............	do	Burnt Coat, N.-E......	do	5 00
2841	10 mars ..	Narcisse J. Porter.	do	Tusket Wedge, N.-E....	Yarmouth....	5 00
2842	10 do ..	Harry P. Smith	do	Cheverie, N.-E	do	5 00
2843	10 do .	Lloyd D. Vance	Capitaine...	Masstown, N.-E.......	Halifax	10 00
2844	10 do ..	Millidge Mailman	Second......	Bridgewater, N.-E......	do	5 00
2845	10 do ..	Joseph Monteith............	Capitaine ..	Maitland, N.-E.........	do	10 00
2846	10 do ..	Hector Campbell....... ...	do ...	Cap-Traverse, I.P.-E....	do	10 00
2847	10 do ..	Frank B. Baker	do ...	Yarmouth, N.-E........	do	10 00
2848	10 do ..	Donald Urquhart......... .	do ...	Victoria, C.-B..........	Victoria......	......
2849	6 avril ..	Wm. F. Spurr.....	do ...	Clements West, N.-E....	St-Jean	5 00
2850	6 do ..	Nelson A. Withers..........	do ...	St-Jean, N.-B..........	do	10 00
2851	6 do ..	Wm. A. Irvine.......	do ...	Victoria, C.-B..........	Victoria......	10 00
2852	6 do ..	William M. Collins..........	Second......	Advocate-Harbour, N.-E	St-Jean.	5 00
2853	17 do ..	Paul Lachance..............	Capitaine ..	St-Jean, Qué	Québec.... ..	10 00
2854	17 do ..	Jean B. Patoine............	2e second...	Bienville, Qué..........	do	5 00
2855	17 do ..	Joseph Délisle...	do ..	St-Jean, Ile d'Orléans, Qué.	do	5 00
2856	17 do ..	Adélard Sansterre	do ..	St-Michel, Qué.	do	5 00
2857	17 do ..	Wm. Caddell................	do ..	Maitland, N.-E	Halifax	5 00
2858	17 do ..	Wm. C. Sanders..	Second......	Hartford, N.-E...	Yarmouth...	5 00
2859	17 do ..	Louis LeBourdais...........	do	L'Islet, Qué	Québec.	5 00
2860	4 mai ..	Jacob H. Cummings........	do	Londonderry, N.-E.....	St-Jean	5 00
2861	4 do ..	James H. Holmes...........	do	St-Jean, N.-B....	do	5 00
2862	4 do ..	Hugh McMaster..	do	do	do	.... .
2863	4 do ..	John A. Mooney.	Capitaine ..	do	do	10 00
2864	4 do ..	John Joseph Campbell......	do ...	do	do	10 00
2865	30 avril ..	Carsten C. Heeshen.........	Second......	Halifax, N.-E...........	Halifax.......	5 00
2866	1er juin...	David Fitzpatrick	do	St-Jean, N.-B........	St-Jean	5 00
2867	1er do ..	Wm. H. McKenzie.	do	do	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
2868	1er juin	Alex. Thompson	Capitaine	St-Jean, N.-B.	St-Jean	10 00
2869	16 do	Joseph E. Jones	2e second	Wolfville, N.-E.	Halifax	5 00
2870	16 do	James B. Kehoe	Capitaine	Maitland, N.-E.	do	10 00
2871	16 do	James Dollar	do	Brooklyn, N.-E.	do	10 00
2872	16 do	Joseph Delisle	Second	St-Jean, Ile d'Orléans, Q.	Québec	5 00
2873	7 juill.	Henry A. Smith	Capitaine	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	.. ...
2874	7 do	Geo. R. Vickery	do	Pembroke, N.-E.	do	10 00
2875	7 do	James T. O'Neil	Second	Port Medway, N.-E.	Halifax	5 00
2876	7 do	Harry C. Ellis	do	Maitland, N.-E.	do	5 00
2877	7 do	Fred. N. Malcolm	Capitaine	Cheverie, N.-E.	do	10 00
2878	7 do	James Lumbard	do	Medford, N.-E.	do	10 00
2879	13 do	J. Wm. Hamilton	do	St-Jean, N.-B.	St-Jean	.. ...
2880	13 do	Wm. Hy. Coonan	do	Harvey, N.-B.	do	10 00
2881	13 do	Geo. C. Robbins	Second	Yarmouth, N.-E.	do	......
2882	13 do	Ernest H. Porter	do	Pembroke, N.-E.	Yarmouth	5 00
2883	24 août	Geo. R. Marsters	2e do	Summerville, N.-E.	Halifax	5 00
2884	24 do	John D. McKenzie	Second	Pictou, N.-E.	do	5 00
2885	24 do	Wm. F. Butler	Capitaine	Halifax, N.-E.	do	10 00
2886	24 do	Samuel A. Parker	Second	Walton, N.-E.	do	5 00
2887	24 do	James W. McKenzie	Capitaine	Pictou, N.-E.	do	10 00
2888	24 do	John Wilson	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
2889	10 sept.	Amos Davison	Capitaine	Hantsport, N.-E.	Halifax	10 00
2890	10 do	Albert Mailman	do	Annapolis, N.-E.	do	10 00
2891	10 do	James W. Gould	do	Canada Creek, N.-E.	do	10 00
2892	10 do	James F. Dill	Second	Newport, N.-E.	do	5 00
2893	10 do	Reginald H. Campbell	do	Liverpool, N.-E.	do	5 00
2894	10 do	Enoch H. Sutles	do	Halifax, N.-E.	do	......
2895	10 do	Chas. D. Bowers	Capitaine	Bridgewater, N.-E.	do	10 00
2896	28 do	David S. Doty	do	Hebron, N.-E.	Yarmouth	10 00
2897	28 do	Henry Nickerson	do	Wood's Harbour, N.-E.	do	......
2898	28 do	Chas. T. Porter	do	Spencer's Island, N.-E.	St-Jean	. ...
2899	28 do	Thos. Kiffin	do	St-Jean, N.-B.	do	10 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
2900	24 oct....	Chas. Gormley	Second	Hantsport, N.-E	Saint-Jean	.....
2901	24 do	Henry E. Newman	Capitaine	Saint-Jean, N.-B	do	......
2902	24 do	John Ed. G. Weston	do	Chatham, N.-B	do	10 00
2903	24 do	Raymond L. Holder	do	Saint-Jean, N.-B	do	......
2904	24 do	James W. Calhoun	do	do	do	10 00
2905	28 do	John C. Amberman	do	Granville, N.-E	Halifax	10 00
2906	30 do	John Ed. Fulton	Second	Noel, N.-E	do	5 00
2907	16 nov....	Peter LeBlanc	Capitaine	Arichat, N.-E	do	10 00
2908	16 do	Chas. C. Graham	do	Maitland, N.-E	do	10 00
2909	16 do	Wm. Caddell	do	do	do	10 00
2910	16 do	Judson W. Robbins	Second	Yarmouth, N.-E	Yarmouth	5 00
2911	21 do	John S. Kiffin	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	5 00
2912	21 do	Wm. H. Davis	do	Clifton, N.-E	do	5 00
2913	4 déc....	Daniel H. Andrews	do	Arcadia, N.-E	Yarmouth	5 00
2914	22 do	Albert Lockett	Capitaine	Carleton, N.-B	Saint-Jean	10 00
2915	22 do	Thos. Haley	do	do	do	5 00
2916	22 do	Lewis C. Crow	Second	Noel, N.-E	do	5 00
2917	22 do	Geo. L. Folker	do	Hantsport, N.-E	Halifax	5 00
2918	22 do	Pellman Bezanson	do	do	do	5 00
2919	22 do	James E. Blackadder	do	Wolfville, N.-E	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
710	10 déc.	Frederick Rogney	Second	Garden Island, Ont	Kingston	4 00
711	10 do	Alex. Rose	Capitaine	Midland, Ont	Ste-Catherine	8 00
712	10 do	Julius Leroux	do	do	do	8 00
713	10 do	Wm. Seaman	do	Collingwood, Ont	do	8 00
714	26 do	Frank M. Buck	do	Dorchester, N.-E	Saint-Jean	8 00
715	26 do	Robt. J. Janes	do	Saint-Jean, N.-B	do	8 00
716	31 do	Norman S. McKinnon	do	Yarmouth, N.-B	Yarmouth	8 00
	1891.					
717	3 janv	James Findall	Second	Midland, Ont	Ste-Catherine	4 00
718	3 do	Frederick Freck	Capitaine	Sault Ste-Marie, Ont	do	8 00
719	3 do	Joseph Granville	Second	Southampton, Ont	do	4 00
720	3 do	Arthur Clark	Capitaine	Collingwood, Ont	do	8 00
721	3 do	Stephen Saxby	Second	Hamilton, Ont	Toronto	4 00
722	3 do	Wm. C. Jordan	Capitaine	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	8 00
723	3 do	John McCannel	do	do	do	8 00
724	3 do	John Soden	do	Midland, Ont	do	8 00
725	3 do	Michael Brennan	Second	Kingsville, Ont	do	4 00
726	21 do	Edgar Bigelow	Capitaine	Medford, N.-E	Saint-Jean	8 00
727	21 do	Thos. Hy. Benwill	do	Cape Chin, Ont	Ste-Catherine	8 00
728	21 do	Robt. Cooney	do	Port-Dalhousie, Ont	do	8 00
729	21 do	Joseph Noble	do	Goderich, Ont	do	8 00
730	21 do	Wm. Rixon	do	Owen-Sound, Ont	do	8 00
731	21 do	Hans Holvorsen	do	do	Toronto	8 00
732	21 do	John Whiteside	do	do	do	8 00
733	21 do	Robt. Brown	Second	Kilsyth, Ont	Ste-Catherine	4 00
734	21 do	Robt. Reynolds	do	Penetanguishene, Ont	do	4 00
735	21 do	Angus L. Kennedy	do	Stirling Falls, Ont	Gravenhurst	4 00
736	21 do	John Grant	do	Hamilton, Ont	Ste-Catherine	4 00
737	21 do	Wm. Kitchen	Capitaine	Midland, Ont	do	8 00
738	21 do	James Baxter	do	Goderich, Ont	do	8 00
739	7 fév	Josephat Sauvageau	do	Deschambault, Qué	Québec	8 00
740	7 do	Leonard W. Morrow	Second	Victoria, C.-B	Victoria	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
741	7 février	W. C. P. Clarke	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
742	7 do	John G. Ainslie	Capitaine	Owen-Sound, Ont	Ste-Catherine.	8 00
743	7 do	Thomas E. Zink	do	Lunenburg, N.-E	Lunenburg	8 00
744	7 do	Alex. E. Lindgvist	do	Revelstoke, C.-B	Victoria	8 00
745	7 do	Frank German	Second	Penetanguishene, Ont	Ste-Catherine.	4 00
746	7 do	Alex. McGregor	do	Tiverton, Ont	do	4 00
747	7 do	James Morrison	Capitaine	Parrsboro', N.-E	Saint-Jean	8 00
748	7 do	Frank Granville	do	Southampton, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
749	7 do	H. W. Hebb	do	Lunenburg, N.-E	Lunenburg	8 00
750	7 do	William Wright	Second	Toronto, Ont.	Toronto	4 00
751	18 do	John McGowan	do	do	do	4 00
752	18 do	Grant G. Horne	do	Ile Wolfe, Ont.	Kingston	4 00
753	18 do	Malcolm M. Morris	Capitaine	Advocate Harbour, N.-E.	Saint-Jean	8 00
754	18 do	Colon J. Terrio	do	Arichat-Ouest, N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
755	18 do	Thos. A. Currie	do	Golden Valley Harbour, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
756	20 do	William D. Graham	do	Ste-Catherine, Ont.	do	8 00
757	20 do	John V. Morrill	Second	Sarnia, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
758	20 do	David McCormack	do	Ile Pelée, Ont.	do	4 00
759	20 do	Joseph Hough	Capitaine	Port-Stanley, Ont	do	8 00
760	20 do	Andrew Walsh	do	Ste-Catherine, Ont.	do	8 00
761	20 do	Alex. McCullough	Second	Port-Dalhousie, Ont.	do	4 00
762	20 do	Wm. T. Robertson	do	Owen-Sound, Ont.	do	4 00
763	4 mars	Alfred Burritt	Capitaine	Thornbury, Ont.	do	8 00
764	4 do	James Sutherland	do	Goderich, Ont	do	8 00
765	4 do	Wm. McCracken	Second	Port-Colborne, Ont.	do	4 00
766	4 do	Esrom Lewis	Capitaine	Sydney, B.-C., N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
767	4 do	Joseph N. Berry	do	B.-pas. de Granville, N.-E	Saint-Jean	8 00
768	4 do	Judson E. Hamilton	do	Cape Hopewell, N.-B.	do	8 00
769	4 do	Christopher Richter	Second	Saint-Jean, N.-B	do	4 00
770	4 do	Robert Ivey	do	Owen-Sound, Ont	Ste-Catherine.	4 00
771	12 do	John James McLaren	do	Ste-Catherine, Ont	do	4 00
772	12 do	Donald Campbell	do	Owen-Sound, Ont	Toronto	4 00

Liste des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
773	12 mars...	Thomas A. Nicholson.......	Second......	Gananoque, Ont	Ste-Catherine.	4 00
774	12 do ..	Thomas M. Harding........	do	Yarmouth, Ont..... ...	Yarmouth....	4 00
775	12 do ..	Charles F. Lewis..	do	Freeport, N.-E..... ...	do	4 00
776	12 do ..	Henry Wm. King	do	Toronto, Ont.	Toronto	4 00
777	12 do ..	Alfred Hicks.	Capitaine...	Pictou, N.-E............	Kingston	8 00
778	12 do ..	Robert A. Welsh...... ...	do	Saint-Martin, N.-B......	Saint-Jean....	8 00
779	12 do ..	Ezra Forsyth...............	do	Saint-Jean, N.-B........	do	8 00
780	12 do ..	Leverett A. Hauselpecker...	do	do	do	8 00
781	12 do ..	John Shane	Second......	Chutes de Fénelon, Ont.	Kingston	4 00
782	12 do ..	Samuel Wright.............	do	Owen-Sound, Ont.......	Toronto	4 00
783	1er avril..	John A. Willett...	Capitaine...	Main-à-Dieu, C.-B......	Sydney.......	8 00
784	1er do ..	Alfred Langlois.......	do	Descouse, N.-E.	do	8 00
785	1er do ..	Josiah Gosse...............	do	Victoria, C.-B.........	Victoria......	8 00
786	1er do ..	George R. Longley	Second......	Ste-Catherine, Ont.......	Ste-Catherine.	4 00
787	1er do ..	Edward Morden.....	Capitaine. ..	Oakville, Ont.	do ..	8 00
788	1er do ..	George Irwin..............	do	Port-Dalhousie, Ont.....	do ..	8 00
789	1er do ..	Thomas A. Martin........ ...	do	Owen-Sound, Ont......	do ..	8 00
790	1er do ..	James M. Steeves	do	Dover, N.-E.....	Saint-Jean.. .	8 00
791	1er do ..	William Millard............	do	Sarnia, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00
792	1er do ..	Henry Mecrate.	Second......	do	do ..	4 00
793	1er do ..	Frank Cotton.	do	Ste-Catherine	do ..	4 00
794	1er do ..	Williard Stevens............	Capitaine. ..	Kingston, Ont..........	Kingston.....	8 00
795	1er do ..	James W. McCoppen.......	do	Port-Colborne, Ont	Ste-Catherine.	8 00
796	1er do ..	Robert H. Fleming.........	do	Saint-Jean, N.-B.......	Saint-Jean....	8 00
797	6 do ..	John F. Quinn...	do	Ste-Catherine, Ont......	Ste-Catherine.	8 00
798	6 do ..	Danford W. Greenfield .. .	do	Rivière Herbert, N.-E...	Saint-Jean....	8 00
799	10 do ..	Christian Iverson..........	do	Lunenburg, N.-E.	Lunenburg ...	8 00
800	10 do ..	Adelard Sansterre	do	Saint-Michel, P.Q.......	Québec.......	8 00
801	10 do ..	James Moreau..............	do	Port-Severn, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00
802	10 do ..	Dennis Mullaney......	do	Milford, N.-B...........	Saint-Jean....	8 00
803	14 do ..	Henry Wm. Hatfield.......	do ...	Port-Grenville, N.-E....	Halifax... .	8 00
804	14 do ..	Wm. Hamilton....	do	Collingwood, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

No du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
805	14 avril	Colon P. Lawson	Second	Ile Pelée, Ont	Ste-Catherine	4 00
806	14 do	Fred. Johnson	Capitaine	Midland, Ont	do	8 00
807	18 do	Maurice V. Smith	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	8 00
808	18 do	Wm. Kingston	do	Port-Colborne, Ont	Ste-Catherine	8 00
809	18 do	Jackson Smith	Second	Palermo, Ont	do	4 00
810	18 do	Henry Mawdesley	Capitaine	Thorold, Ont	do	8 00
811	18 do	Geo. Angus McFarlane	do	Lincoln, N.-B	Saint-Jean	8 00
812	18 do	Alex. L. Grisdale	do	Port-Colborne, Ont	Ste-Catherine	8 00
813	21 do	Ed. O'Neil	Second	do	do	4 00
814	21 do	Patrick L. Mooney	Capitaine	Morpeth, Ont	do	8 00
815	24 do	Dennis McMullins	do	Toronto, Ont	do	8 00
816	24 do	Robert C. Irwin	Second	Montréal, Qué	Kingston	4 00
817	24 do	Fenwick P. Shields	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	4 00
818	24 do	Edward Perley	Capitaine	do	do	8 00
819	24 do	John E. Muggah	do	Sydney, C.B., N.-E	Sydney, C.-B.	8 00
820	30 do	Wm. Ed. Ryder	do	Lower Granville, N.-E	Saint-Jean	8 00
821	1er mai	August J. Ryerse	Second	Vancouver, C.-B	Victoria	4 00
822	1er do	Annulé	....	....	....	......
823	1er do	Wm. Chas. Playster	Second	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	4 00
824	1er do	Robert Austin	do	Port-Dover, Ont	do	4 00
825	1er do	Ed. John Repath	do	Toronto, Ont	do	4 00
826	1er do	Alfred Covell	Capitaine	Brighton, Ont	do	8 00
827	1er do	Henry Kerby	do	Dresden, Ont	do	8 00
828	1er do	Hy. S. B. Donaldson	do	Toronto, Ont	do	8 00
829	1er do	Edward M. Foster	do	Port-Dover, Ont	do	8 00
830	12 do	John Macaulay	do	Southampton, Ont	do	8 00
831	12 do	Geo. H. Playter	do	Collingwood, Ont	do	8 00
832	12 do	Christopher Wilson	do	Parrsboro', N.-E	Saint-Jean	
833	12 do	James Herwin	do	Sarnia, Ont	Ste-Catherine	8 00
834	12 do	Hugh J. Hagan	do	Ste-Catherine, Ont	do	8 00
835	12 do	Angus J. McNeil	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	8 00
836	29 do	James F. Calbick	Second	Gananoque, Ont	Kingston	4 00

Liste des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Nº du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
837	29 mai ..	Henry Martin	Second	Port-Dover, Ont	Ste-Catherine.	4 00
838	29 do ..	Geo. W. Dean	do	Fort-Erié, Ont	do	4 00
839	29 do ..	Paul C. Robinson	do	Hopewell, N.-B	Saint-Jean	4 00
840	29 do ..	James Westaway	Capitaine	Georgetown, I.P.-E	do	8 00
841	16 juin ..	John F. Anderson	Second	Victoria, C.-B	Victoria	4 00
842	16 do ..	Herbert Cleland	Capitaine	Collingwood, Ont	Ste-Catherine.	8 00
843	16 do ..	John W. Darling	do	do	do	8 00
844	16 do ..	James Delaney	do	Prescott, Ont	Kingston	8 00
845	16 do ..	John Driscoll	do	do	do	8 00
846	16 do ..	Wm. Lemoine	do	Pénétanguishene, Ont	Ste-Catherine.	8 00
847	16 do ..	John W. Maddick	do	Hamilton, Ont	do	8 00
848	16 do ..	Saml. J. McCoppen	do	Port-Colborne, Ont	do	8 00
849	16 do ..	John Wm. Butler	Second	Victoria, B.C	Victoria	4 00
850	16 do ..	Freeman F. Holmes	Capitaine	Lower Granville, N.-E	Saint-Jean	8 00
851	16 do ..	Caleb Spencer	do	Louisburg, C.B., N.-E	Sydney, C.-B.	8 00
852	16 do ..	Geo. R. Wood	do	Port-Dalhousie, Ont	Ste-Catherine.	8 00
853	8 juillet..	Charles W. Zemke	Second	Lunenburg, N.-E	Lunenburg	4 00
854	8 do ..	Edgar O. Smith	Capitaine	Yarmouth, N.-E	Saint-Jean	8 00
855	13 do ..	Douglas Brown	Second	Victoria, C.-B	Victoria	4 00
856	13 do ..	Victor Clare Smith	do	Moodyville, C.-B.	do	4 00
857	13 do ..	John Jarrell	Capitaine	Port-Hope, Ont	Kingston	8 00
858	21 do ..	A. E. Mathews	do	Toronto, Ont	Ste-Catherine.	8 00
859	21 do ..	John A. Casselman	do	Little-Current, Ont	do	8 00
860	21 do ..	Archibald Keith	do	Colborne, Ont	Kingston	8 00
861	21 do ..	Thomas J. Clark	Second	Toronto, Ont	Ste-Catherine.	4 00
862	25 août ..	James A. King	do	Ste-Catherine, Ont	do	4 00
863	25 do ..	Angus Cameron	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	4 00
864	25 do ..	Joseph Greathead	Capitaine	Southampton, Ont	Ste-Catherine.	8 00
865	25 do ..	Jno. W. Diament	Second	Lindsay, Ont	Kingston	4 00
866	14 sept. ..	Fred. McKay	Capitaine	Bell Ewart, Ont	Ste-Catherine.	8 00
867	14 do ..	Edmond Groulx	do	Melochville, Qué	Ottawa	8 00
868	14 do ..	Daniel C. McMorris	do	Kamloops, B.-C	Victoria	8 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
						$ cts.
869	14 sept....	Eben N. Everett...........	Capitaine...	Plympton, N.-E..	Saint-Jean....	8 00
870	14 do	Antoine Haynes...........	do ...	Zotique, Qué.	Ottawa......	8 00
871	14 do	Absalom Freeman	Second......	Vancouver, C.-B........	Victoria......	4 00
872	14 do	Hector McLean	Capitaine...	Orillia, Ont.	Ste-Catherine	8 00
873	28 do	Geo. T. Shaver.............	do ...	Wallaceburg, Ont.	do ..	8 00
874	28 do	G. Fred Marsh, jun..	do ...	Huntsville, Ont........	do ..	8 00
875	28 do	Julius Kauffmann	do ..	Little Current, Ont.....	do ..	8 00
876	28 do	Wm. H. Leanhardt.........	do ...	Dresden, Ont...........	do ..	8 00
877	26 oct...	Samuel B. Dalton..........	Second......	Saint-Jean, N.-B........	Saint-Jean....	4 00
878	26 do	Jacob Wagimah....	Capitaine...	Garden River, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
879	26 do	Thos. Salter Guns	Second......	Victoria, C.-B	Victoria	4 00
880	26 do	Daniel A. Phillips..........	Capitaine...	Dorset, Ont....	Ste-Catherine.	8 00
881	26 do	Zepherine Genier......	Second......	Saint-Martin, Qué.......	Ottawa. ...	4 00
882	26 do	Fred. G. Snider.............	Capitaine...	Bruce Mines, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00
883	26 do	Stanley Gillespie.....	do ...	Valleyfield, Qué........	Ottawa.......	8 00
884	26 do	Henry Savard..	do ...	Lac Roberval, Qué......	Québec... ...	8 00
885	31 do	Henry Aldenburg......	Second.....	Windsor, Ont....	Ste-Catherine.	4 00
886	31 do	Richard Glackin...... ..	Capitaine..	Algoma Mills, Ont.....	do ..	8 00
887	16 nov....	Wm. H. Nickett...	do ...	Bruce Mines, Ont.......	do ..	8 00
888	16 do	François X. Turcotte.......	do ...	Grosse-Ile, Qué..........	Québec.......	8 00
889	16 do	William Burtch.............	do ...	Thessalon, Ont..........	Ste-Catherine.	8 00
890	16 do	Amedie Cecile......	Second.. ...	Papineauville, Qué....	Ottawa.......	4 00
891	16 do	John B. Morehouse.........	do	Saint-Jean, N.-B..... ..	Saint-Jean....	4 00
892	16 do	Wm. Gordon Reicker.	Capitaine...	do	do ...	8 00
893	16 do	Charles Moody............	Second......	Vancouver, C.-B........	Victoria......	4 00
894	4 déc....	George E. Jacobson..... ..	Capitaine...	Waubaushene, Ont......	Ste-Catherine.	8 00
895	4 do	William John Strong..... .	do ...	Port Elgin, Ont.........	do ..	8 00
896	4 do	John Andrew Cates.........	do ...	Vancouver, C.-B.......	Vancouver....	8 00
897	4 do	Wm. Findlay............ ..	Second......	Rosseau, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
898	4 do ...	Ernest Taylor..............	do	Bracebridge, Ont	do ..	4 00
899	28 do	Alfred M. Wright..........	do	Collingwood, Ont.	Toronto .. .	4 00
900	29 do	Alexander A. Reppen.......	do	Victoria, C.-B..........	Victoria......	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
901	29 déc....	Chas. W. Henshaw.........	Second......	Port-Carling, Ont.......	Ste.Catherine.	4 00
902	29 do	Robert Roberts.	Capitaine...	Departure, C.-B	Victoria......	8 00
903	29 do	Ethan Morris...............	do ...	Advocate Hbr., N.-E...	Saint-Jean....	8 00
904	29 do	Prudent Bellisle............	do ...	Deschambault, Qué.....	Québec.......	8 00
905	29 do	Avery James Howes.... ..	do ...	Sandridge, Ont.........	Ste-Catherine.	8 00
906	29 do ...	George Guyer	do ...	Port.Elgin, Ont.........	Southampton.	8 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
2846	21 janv.	George N. Shaw	Capitaine	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4 00
2847	7 fév.	Wm. J. Parsons	do	Halifax, N.-E.	Halifax	4 00
2848	7 do	George J. Christie	do	Pictou, N.-E.	Pictou	4 00
2849	7 do	David Malcom	do	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine	4 00
2850	7 do	Obed. Knowlton	do	Advocate-Harbour, N.-E	Parrsboro'	4 00
2851	18 do	Angus G. Stanton	do	Picton, Ont	Ottawa	4 00
2852	18 do	Wm. R. Dickson	do	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4 00
2853	18 do	Chipman G. Colwell	do	do	do	4 00
2854	18 do	Robert P. Lister	do	do	do	4 00
2855	20 do	William P. Holmes	do	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
2856	4 mars	James A. Colwell	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	4 00
2857	4 do	William D. McIntyre	do	do	do	4 00
2858	4 do	Reuben G. Abbott	do	Lewis-Head, N.-E	Shelburne	4 00
2859	4 do	George McPherson	do	Débarcadère de Pictou, N.-E.	Pictou	4 00
2860	4 do	Hugh A. Holder	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	4 00
2861	4 do	John W. Knowlton	do	Advocate-Harbour, N.-E	Parrsboro'	4 00
2862	12 do	John Fertile	Second	Bronte, Ont.	Toronto	2 00
2863	12 do	Robert Martin	Capitaine	Sheet-Harbour, N.-E.	Halifax	4 00
2864	17 do	Michael G. Terheme	do	New-Westminster, C.-B.	Victoria	4 00
2865	31 do	Bernard Palmatier	do	Picton, Ont.	Pictou	4 00
2866	1er avril	James H. McLellan	do	Kempt Shore, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2867	1er do	Duncan McDougall	Second	Port-Dalhousie, Ont.	Ste-Catherine	2 00
2868	1er do	John Gilliam	do	Bronte, Ont	do	2 00
2869	1er do	Cornelius Lynch	Capitaine	Port-Robinson, Ont.	do	4 00
2870	10 do	John Cragg	do	Dresden, Ont.	do	4 00
2871	10 do	Gideon Adams	do	Prescott, Ont.	Ottawa	4 00
2872	10 do	Thomas Foster	do	Pictou, N.-E	Pictou	4 00
2873	10 do	Jacob B. Stoddard	Second	Mount Denison, N.-E.	Halifax	2 00
2874	10 do	Gebhardist C. McHarg	Capitaine	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	4 00
2875	24 do	James Ed. Hatfield	do	Port-Greville, N.-E.	Parrsboro'	4 00
2876	24 do	Michael Mullins	do	Belleville, Ont.	Kingston	4 00

LITE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					$ cts.
2877	1er mai ..	Samuel Garrett........	Capitaine ..	Smith's Falls, Ont.......	Ottawa........	4 00
2878	1er do ..	Wm. Harris................	do ..	Pictou, N.-E	Pictou..	4 00
2879	1er do ..	Albert D. Clarke........ ...	do ..	Victoria, C.-B	Victoria	4 00
2880	1er do ..	Thomas E. Clark.....	do ..	Sarnia, Ont.............	Ste-Catherine.	4 00
2881	4 do ..	Isaac Townsend	do ..	Louisburg, N.-E........	Halifax... .	4 00
2882	12 do ..	William E. Cornwall.... ...	Second.. ...	Toronto, Ont.......	Ste-Catherine.	2 00
2883	21 do ..	William McGannon.........	Capitaine ..	Prescott, Ont...........	Ottawa.......	4 00
2884	29 do ..	Charles Hansen.............	do ..	Guysboro', N.-E	Halifax.......	4 00
2885	29 do ..	Angus McAulay.	do ..	Southampton, Ont	Ste-Catherine.	4 00
2886	29 do ..	Walter Minaker............	do ..	Milford, Ont.....	Ottawa......	4 00
2887	1er juin ..	Francis A. Smith...........	do ..	Newellton, N.-E........	do	4 00
2888	1er do ..	Wm. Blackburn	do ..	Chicoutimi, Qué	Québec........	4 00
2889	12 do ..	Michael McGivan	do ..	Cobourg, Ont...........	Ottawa.......	4 00
2890	8 juillet..	Francis G. Rudolph	do ..	Halifax, N.-E...........	Halifax	4 00
2890½	16 juin ..	James W. Rogers..........	do ..	New-Westminster, C.-B.	Victoria	4 00
2891	16 do ..	John H. Conlon............	do ..	Walton, N.-E..	Halifax..... .	4 00
2892	19 do ..	John Bonar	do ..	Belleville, Ont..........	Ottawa......	4 00
2893	13 juillet..	Francis Lauzon.............	do ..	Chippawa, Ont..........	Ste-Catherine.	4 00
2894	13 do ..	Archibald McDonald.......	do ..	Bronte, Ont	do ..	4 00
2895	13 do ..	Philip Farrington..........	do ..	Picton, Ont..............	Ottawa..... .	4 00
2896	3 août ..	Thomas W. Boyne..........	do .	Sainte-Catherine, Ont...	Ste-Catherine.	4 00
2897	25 do ..	Thomas Kimmitt.........	do ..	do ...	do ..	4 00
2898	25 do ..	Horatio N. Babbitt........ .	do ..	Kingston, Ont..........	Kingston......	4 00
2899	25 do ..	Thos. Sadler	do ..	Lindsay, Ont............	do	4 00
2900	25 do ..	Jonas Bergman.............	do ..	Selkirk, Man...........	Winnipeg.....	4 00
2901	25 do ..	Frank R. Barnhart..........	Second......	Deseronto, Ont..........	Kingston......	2 00
2902	25 do ..	Jonathan Keneer...........	Capitaine ..	Lindsay, Ont............	do	4 00
2903	11 sept. ..	Charles A. Thompson.......	do ..	Ottawa, Ont.....	Ottawa.......	4 00
2904	11 do ..	Lochlan McCallum.........	do ..	Carleton Place, Ont.....	do	4 00
2905	28 do ..	Mark H. Bonnell...........	do ..	Hopefield, I.P.-E........	Halifax.......	4 00
2906	28 do ..	Oliver Latour	do ..	Kippawa, Qué	Ottawa......	4 00
2907	28 do ..	Peter Jas. Shaw............	Second.....	Lakeport, N.-E	Kingston.....	2 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1891.					
2908	28 sept. . .	John Moore............	Capitaine. . .	Carleton Place, Ont.	Kingston...	4 00
2909	26 oct....	Ainsworth Sturton..........	do ...	Chicoutimi, Qué	Québec.	4 00
2910	26 do	Chas. Ed. Redden..........	Second......	Windsor, N.-E.........	Halifax.......	2 00
2911	26 do	John E. Inch.	Capitaine. . .	Bruce Mines, Ont......	Ste-Catherine.	4 00
2912	26 do	Ed. A. Foreshew.	do ...	Cook's Mills, Ont.......	do .	4 00
2913	26 do	Alex. McDonald.......... ..	do ...	Uptergrove, Ont.......	do ..	4 00
2914	26 do	Albert Ballerwell...	do ...	Parrsboro', N.-E........	Halifax.... ..	4 00
2915	16 nov....	George Dubuc.............	do ...	Penetanguishene, Ont...	Ste-Catherine.	4 00
2916	19 do	Joseph A. Haws...... ...	do ...	Parrsboro', N.-E........	Parrsboro'....	4 00
2917	4 déc....	Charles Vessaire..	do ...	Thessalon, Ont..........	Ste-Catherine.	4 00
2918	4 do	Andrew J. Jeffry......	do ...	Stratford, Ont..........	do ..	4 00
2919	4 do	Lawrence McGrath.........	Second... ..	Parrsboro', N.-E........	Halifax.......	2 00

LISTE des certificats d'aptitude et de service qui ont été annulés pendant l'année 1891.

N° du certificat.	Nom.	Rang.	Cause de l'annulation.	Date de l'annulation ou suspension.
				1890.
2140	Joseph Frève	Second	Elevé à un rang supérieur	10 déc.
2605	Fraser Hunter	do	Elevé	15 do
2599	F. M. Cosman	do		18 do
				1891.
2708	John Pratt	2e second		12 janv.
2448	Richard J. Warner	Second		12 do
2601	Frederick Wm. Blauvelt	do		28 do
1410	John W. Baxter	Capitaine		6 fév.
2482	Wm. Salisbury	Second		6 do
2827	Arthur E. Morgan	do	Décédé	9 do
2214	Albert J. Smith	do	Elevé à un rang supérieur	17 do
2381	Wm. Henry Carson	do		17 do
2422	James S. Osborne	do		17 do
2668	Patrick E. McMurray	do		17 do
844	John W. Knowlton	do		17 do
2614	Hector Campbell	do		27 do
2560	Lloyd D. Vance	do		27 do
2713	Frank B. Baker	do		27 do
2676	Joseph Monteith	do		27 do
72	Edmond Larochelle	Capitaine	Suspendu pendant 12 mois	27 janv.
2590	Edmund Mathuring	Second	do do (Perte du *Napoléon.*)	27 do
2724	Nelson A. Withers	do	Elevé à un rang supérieur	27 mars.
2543	Wm. F. Spurr	do	do do	27 do
2644	J. A. Mooney	do	do do	27 avril.
2635	John Jos. Campbell	do	do do	27 do
2266	Jacob Cummings	do	do do	27 do
643	W. H. Larken	Capitaine	Mort en mer	
2636	Alex. Thompson	Second	Elevé à un rang supérieur	
1985	Hugh N. McCully	Capitaine	Décédé	16 mars.
2855	Joseph Delisle	2e second	Elevé à un rang supérieur	16 juin.
2693	James Byres Kehoe	Second		3 do
2735	James Dollar	do		3 do
2606	James Lumbard	do		3 do
2583	Geo. R. Vickery	do		26 do
1727	Hy. A. Smith	do		
1321	James T. O'Neil	do		29 do
2695	Frederick N. Malcolm	do		2 juillet.
2723	James Wm. M. Hamilton	do		12 août.
2725	W. Hy. Coonan	do		
2661	James W. McKenzie	do		
2640	Charles D. Bowers	do		2 sept.
2503	Albert Mailman	do		
2728	Amos Davison	do		
2941	Charles T. Porter	do		12 do
2746	Thomas Kyffin	do		
2747	David S. Doty	do		23 do
2567	Henry Nickerson	do		
2539	Henry E. Newman	do		16 oct.
2667	Raymond L. Holder		Elevé à un rang supérieur	16 do
2666	J. E. G. Letson			
1016	John A. Chapman	Capitaine	Certificat suspendu pend. 12 m. du	7 mai.
2743	John C. Amberman	Second	Elevé à un rang supérieur	— oct.
2402	Peter Leblanc	do		— nov.
2738	Wm. Caddell	do		
2778	Charles Cox Graham	do		
2767	Albert Lockett	do		— déc.

ANNEXE No 17.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, 16 février 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, et pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un relevé des recettes et des dépenses de la commission pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

Les recettes provenant des droits de quaiage et loyers accusent une légère diminution de $2,330.39 sur celles de 1890,—soit moins de 1 pour 100.

Par le rapport du maître de havre vous verrez qu'il s'est produit une augmentation dans le tonnage des transatlantiques, ainsi que des navires voyageant à l'intérieur, sur celui de 1890, et que le nombre de chaque classe de navires et le tonnage général ont été plus considérables que par le passé.

Au cours de sa dernière session, le parlement a édicté une loi qui modifie les actes concernant les commissaires dn havre et qui ont rapport à l'élection des représentants des intérêts maritimes dans la commission.

En vertu de cette loi, 54–55 Vict., chap. 53, le droit de vote est basé sur le tonnage consigné aux différents propriétaires ou agents, au lieu de l'être sur les taxes de tonnage, qui ont été abolies en 1888.

La première élection prescrite par la nouvelle loi aura lieu le 1er août 1892.

La même loi confère aux commissaires, en dehors des pouvoirs qu'ils possèdent déjà, celui d'emprunter un million de piastres pour l'amélioration du havre.

Dans le cours de l'année, dix-sept cartes du fleuve entre Montréal et le Platon—35 milles en amont de Québec—ont été publiées. Elles seront d'une grande utilité pour les navigateurs, car elles indiquent tous les feux, balises et bouées, ainsi que les hauts-fonds, échelonnés sur le chenal.

Il a été décidé que ces cartes seraient vendues à raison de $3.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

ÉTAT des recettes et des dépenses générales pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

———		Revenu.	Capital.
		$ cts.	$ cts.
Solde au 31 décembre 1890 :—			
Dépôts à la banque de Montréal et argent en caisse .... $	125,885 63		
Somme due pour loyer de rails sur quais, etc..... $2,364 13			
MOINS — Coupons et comptes impayés.....$1,003 08	1,361 05		
Valeur de la pierre à macadam, de la houille, du bois de constr. et bois de service et des chevilles disponibles.	18,624 12		
	$145,871 00		
Effets publics et dép. dans la caisse d'ép. de la cité et du distr. de Montréal, en fidéicom. pour le fonds des pilotes invalides de Montréal	48,071 32		
		....	193,942 32
RECETTES.			
Du percepteur des douanes de S.M., Montréal :—			
Droits de quaiage sur importations ..... $	136,291 65		
do do exportations	93,589 70		
		229,881 35	
Du gardien de quais pour le trafic local :—			
Droits de quaiage sur effets à l'entrée..$	9,591 10		
do à la sortie..	977 29		
Commutation des droits de quaiage de la Cie de navigat. Richelieu et Ontario..	10,000 00		
Loyers de terr. p. empiler le bois de serv.	1,300 00		
do houille.......... ..	1,362 20		
do petits bureaux........	1,031 15		
do balances.......... ...	1,000 00		
do cord. le bois de chauff.	526 75		
do rails.................	80 00		
do phosphate......	104 36		
		25,972 85	
Cie de ch. de fer du Pacifique canadien, loyer de rails sur le quai...............		2,492 50	
Cie de ch. de f. Grand-Tronc, loyer de rails sur quai......		812 50	

———	Revenu.	Capital.
DÉPENSES.		
Recettes du havre, Mme John Young, pension.........	600 00	
do remise de droits de quaiage sur sucre etc., débarqué en moins en 1890 et 1891.	466 16	
Inspection du havre, sondages et diverses inspections..	692 18	
Réparations du havre, entretien de quais et chaussées, (voir *contra* pour crédit)....................... ...	49,134 61	
Intérêt sur débentures du havre et demande d'emprunt du gouvernement (voir *contra* pour crédits)......	118,170 00	
Intérêt, banque de Montréal, pour payer des coupons, (voir *contra* pour crédits).........................	285 90	
Dépenses du havre, taxes, éclairage, chauffage, etc., etc., (voir *contra* pour crédit)	11,036 45	
Appointements du personnel administratif du havre...	11,030 03	
Eclairage élect., partie des frais ($\frac{3}{7}$ de saison non payés)	2,217 68	
Frais de voyages et accidents........	193 10	
Frais de pilotage, appointements de l'agent de Québec, (voir *contra* pour crédit)...........................	660 62	
Impressions, papeterie, etc., annonces, matériel pour dessin, timbres-poste, etc., (voir *contra* pour crédit)...	2,244 43	
Frais judiciaires et de notaires................	300 11	
Bouées et balises, loyer de l'emplacement de la haute balise à Nicolet pour 1889.........	4 00	
Drague à cuiller nº 6, haler et reconstruire la coque.....	1,524 29	
Dragage du havre, démolir les vieux quais et nettoyer le bassin (voir *contra* pour crédit).......	4,177 79	
Dragage du havre, approfondir le mouillage Allan et l'entrée du bassin militaire....		1,475 57
Bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent, drag. p. l'agr. du.		631 37
Chenal des navires dans le port, drag. de la batture dans le cour. Ste-Marie, en aval du pas. d'eau à Longueuil.		8,436 71
Bassin d'agrand., draguage du		285 93
Jetée de prot., division des travaux d'agrandissement du havre, faire des fondations (voir *contra* pour crédit)..		11,777 60
Dragage du havre pour nouveaux quais à Hochelaga et Maisonneuve....		38,901 29
Nouveaux quais d'Hochelaga et Maisonneuve, coffrage remplissage et macadamisage..		63,796 70
Chemin de fer du havre, charriage de rails pour le prolongement à Hochelaga............		34 40

Département des chemins de fer et canaux, loyer de bureau dans l'édifice du havre	1,250 00	
Departement de la marine, loyer du bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur, édifice du havre	250 00	
John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre	250 00	
Cie de navigation Richelieu et Ontario, changer les cales du quai (compte du havre)	25 85	
Banque de Montréal, intérêt sur dépôt (compte du havre)	1,538 62	
Succession Craig et Fils, intérêt sur l'outillage de la lumière électrique (compte du havre)	100 33	
D'un acheteur, intérêt acquis sur $10,000 d'obligations (compte de l'intérêt du havre)	49 31	
Compte des dépenses du havre, remises de taxes ($44.25) et vieux tapis vendu ($2.50)	46 75	
Compte des dépenses d'impressions, papeterie, etc., frais de port sur pension, etc., ($6.39) et transcrire des documents de pilotage ($2.00)	8 39	
4 pilotes et 2 apprentis, honoraires pour leurs licences (compte des dépenses de pilotage)	50 00	
Cité de Montréal, pour dépôt de matière de dragage dans le bassin Elgin (compte de dragage du havre)	1,237 50	
Cité de Montréal, à compte des travaux sur une jetée de protection (compte des trav. de l'agrandiss. du havre)		4,085 00
Guilbault, Frères, vieil atelier flottant à eux vendu (compte d'outillage du havre)		25 00
Compte de dragage du havre, vente de divers vieux matériaux et travaux à l'entreprise		90 83
Succession Craig et Fils, et syndicat Drummond-Clarkson, à compte de l'achat de l'outillage de la lumière électrique		2,694 55
Divers acheteurs, vente de débentures du havre à 4 p. 100.		73,000 00
Fonds des pilotes invalides, 5 pour 100 des recettes des pilotes ... $ 2,777.15		
Fonds des pilotes invalides, intérêt sur placements et sur argent en banque ... 2,589.94		5'367 09
Solde et recettes, compte du capital		279,204 79
" " revenu		263,969 95
		543,170 74

Outillage du havre, chaloupe à vapeur, machine à ébaucher, etc. (voir *contra* pour crédit)			1,245 50
Outillage du havre, nouvelle drague à cuiller, nº 1, dépenses supplémentaires			19,209 56
Outillage du havre, nouvel atelier flottant, nº 1, dépenses supplémentaires			2,535 69
Outillage du havre, quatre nouveaux chalans, coût de			9,936 93
Havre de Montréal, macadamissage des sections 36-39			4,985 51
Havre de Montréal, rue Denonville, rampe, construction de			19,324 84
Carte marine, dessin et lithographie de cartes du chenal des navires			1,600 00
Fonds des pilotes invalides de Montréal, pensions de vieux pilotes et veuves de pilotes ... $4,285.82			
Fonds des pilotes invalides, audition du fonds pour 1889, frais de port, etc	33.39		4,319 21
Dépenses, compte du capital			188,496 81
" " revenu			202,737 35
Total des dépenses			391,234 16
Solde au 31 decembre 1891 :—			
Dépôts à la banque de Montréal ... $	91,206 00		
Argent en caisse	2,098 15		
Diverses sommes dues pour loyers sur quai, etc ... $ 4,614 44			
Moins—Coupons impayés ... 642 50	3,971 94		
Valeur disponible en caisse	5,541 29		
	102,817 38		
Fonds des pilotes invalides de Montréal (en fidéicommis) :—			
Débent. du havre de Montréal $42,000 00			
Fonds consolidé de la cité de Montréal ... 5,000 00			
Dépôt dans la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal à intérêt ... 2,119 20	49,119 20		151,936 58
			543,170 74

Montréal, 16 février 1892.
Verifié—Riddell et Common, *auditeurs*.

ALEX. ROBETSON, *secrétaire*.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 23 janvier 1892.

MONSIEUR,—Par ordre des commissaires du havre, je vous transmets copie du rapport du maître de havre pour l'année 1891, accompagné de cinq états comparatifs couvrant les dix dernières années, et d'un état indiquant le pays d'où venaient les navires arrivés dans le port en 1891.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, ANNÉE 1891.

CAPITAINE THOMAS HOWARD, MAITRE DU HAVRE.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, 5 janvier 1892.

M. ALEXANDER ROBERTSON, secrétaire,
Commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Pour l'instruction des commissaires du havre, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel de 1891, accompagné de relevés comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, le pays, et le plus grand nombre des navires qui se sont trouvés en même temps dans le port, le nombre et le tonnage des navires de mer consignés aux différents agents, le nombre, le tonnage et le plus grand nombre de bâtiments, naviguant à l'intérieur, qui se sont trouvés en même temps dans le port pendant les dix dernières années.

Sept cent vingt-cinq (725) navires de mer d'un tonnage collectif de 938,657 tonneaux (dont 60,694 tonneaux sont passés par le canal) sont arrivés dans le port pendant la saison, contre 69,816 en 1890--soit une diminution de 9,122 tonneaux dans le tonnage passé par le canal, mais une augmentation de 17,447 tonneaux dans le tonnage venu de la mer au port. 620 de ces navires, d'un tonnage collectif de 898,962 tonneaux, étaient en fer, et 105, d'un tonnage total de 39,695 tonneaux, étaient en bois. 5,268 bâtiments naviguant à l'intérieur, d'un tonnage collectif de 1,119,484 tonneaux, sont arrivés dans le port, soit une augmentation de 106 navires et 152,525 tonneaux; et un total de 5,993 navires de toutes classes, représentant collectivement 2,058,141 tonneaux, c'est-à-dire une augmentation totale de 160,850 tonneaux. Quelques-uns des principaux articles exportés et importés pendant la saison :—

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié 108,636,320 pieds de bois au Royaume-Uni, soit 70,670,540 pieds de moins que l'année précédente. De cette quantité 103,781,486 pieds sont partis du port, et 4,854,834 pieds du canal. Cette notable diminution est due en grande partie à ce que les navires ont été rares à l'automne, et les troubles politiques qui continuent d'agiter l'Amérique du Sud ont arrêté pour le présent l'exportation du bois dans ce pays.

Phosphate.—Il en a été exporté 14,735 tonnes, soit 8,853 tonnes de moins qu'en 1890.

Grain.—Il a été exporté 6,136,996 boisseaux de blé; 2,194,811 de maïs; 2,000,468 de pois; 778,920 d'avoine; 814,382 d'orge; et 2,253,460 de seigle—soit un total de 14,179,037 boisseaux; 5,369,098 boisseaux de plus qu'en 1890.

Farine.—Il a été exporté, en sacs et en barils, une quantité égale à 722,388 barils de farine—soit une augmentation de 275,257 barils sur l'année précédente.

Fromage.—Il en a été expédié 1,349,993 boîtes—diminution de 19,375 sur 1890.

Pommes.—Il en a été expédié 306,935 barils,—146,341 barils de plus que l'année dernière.

Bêtes à cornes et moutons.—Il a été exporté 108,947 bêtes à cornes et 32,157 moutons, soit 10,631 bêtes à cornes et 10,978 moutons de moins qu'en 1890.

IMPORTÉS.

Houille.—Il nous en est venu de la Grande-Bretagne 18,713 tonnes, soit une augmentation de 1,834 tonnes; des Etats-Unis 184,421, tonnes, augmentation de 2,810 tonnes, faisant un total de 203,134 tonnes; des provinces maritimes, 504,552 tonnes, augmentation de 59,102 tonnes sur l'année dernière; et un grand total de 707,686 tonnes, et une augmentation de 53,746 tonnes sur l'année précédente. De cette quantité 581,842 tonnes ont été déchargées au port, et 125,844 tonnes au canal.

Ciment.—Il nous en est venu 134,331 barils, soit 59,102 barils de plus qu'en 1890.

Ferraille.—Nous en avons débarqué 16,153 tonnes au port, soit une diminution de 11,847 tonnes sur l'année précédente.

AMÉLIORATIONS DU PORT.

Le prolongement des quais à Hochelaga a été poussé avec activité pendant la saison. La nouvelle rampe est d'une grande utilité pour ceux qui font le commerce de charbon. Les quais et les chemins ont été bien entretenus.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Certifié.

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

BULLETIN DE TEMPÉRATURE.

Janvier.

1er.—Vent est; temp. 4 au-dessus de zéro; bonne glace et bons chemins.

2.—Pluie ce matin; vent sud; temp. 40 au-dessus.

3.—Matinée délicieuse; vent nord-ouest.; temp., 7 a.m., 8 au-dessus de zéro.

4.—Beau temps; vent est; temp. zéro.

5.—Vent est; temp. 10 au-dessus.

6.—Neige ce matin; vent nord; temp. 17 au-dessus.

7.—Belle matinée; vent nord; temp. 23 au-dessus.

8.—Vent nord ouest; temp. 10 au-dessus; temp. délicieuse.

9.—Vent ouest; temp. 10 au-dessus; beau temps.

10.—Vent ouest; temp. 20 au-dessus; temps sombre.

11.—Temp. 20 au-dessus; vent ouest; tempête de neige.

12.—Vent nord-ouest; temp. 30; neige et pluie; 9 p.m., temp. 10 au-dessus de zéro.

13.—Vent nord-ouest; temp. zéro; gros vent; à 8 p.m., 3 au dessous de zéro.

14.—Vent est; neige; 8 a.m., temp. 7 au-dessous.

15.—Belle matinée; vent sud-ouest; 8 a.m., temp. 4 au-dessous.

16.—Beau et clair; vent est; temp., 8 a.m., 7 au-dessous de zéro.

17.—Vent est; temp., 8 a.m., 12 au-dessous; temps clair.

18.—Belle journée; temp. 20 au-dessus; vent ouest.

19.—Vent est; temp. 16 au-dessus.

20.—Vend est; temp. 16 au-dessus.

21.—Beau temps; temp. 7 au-dessus.

22.—Neige et pluie; temp. 26 au-dessus.

23.—Belle matinée; temp. 30 au-dessus.

24.—Beau temps; temp. 31 au-dessus; vent ouest.

25.—Temp. 32 au-dessus; vent sud.

26.—Neige; temp. 20 au-dessus; vent ouest.

27.—Vent ouest; temp. 18 au-dessus.

28.—Pluie; temp. 15 au-dessus; vent sud.

29.—Temps couvert; temp. 30; vent ouest.

30.—Beau temps; temp. 25; vend sud-est.

31.—Belle journée; temp. 20; vent est.

Février.

1er.—Doux et neige ; temp. 30 ; vent est.
2.—Beau et froid ; temp. 10 au-dessus ; vent ouest.
3.—Pluie toute la journée ; temp. 30 ; vent ouest.
4.—Froid ; temp. 6 au-dessous ; vent ouest.
5.—Très froid ; neige dans l'après-midi ; temp. 14 au-dessous ; vent ouest.
6.—Pluie et neige ; temp. 8 au-dessus ; vent ouest.
7.—Beau temps ; temp. 29 au-dessus ; vent ouest.
8.—Neige toute la journée ; temp. 15 au-dessus ; vent est.
9.—Temps couvert ; temp. 15 au-dessus ; vent est.
10.—Dégel aujourd'hui ; temp. 35 ; vent ouest.
11.—Beau temps ; temp. 15 ; vent ouest.
12.—Temp. 20 au-dessus ; vent nord-ouest.
13.—Beau temps ; temp. 18 au-dessus ; vent est.
14.—Froid ce matin ; 6 au-dessous ; vent nord-est.
15.—Beau temps ; temp. 18 ; vent ouest.
16.—Pluie ; temp. 40 ; vent ouest.
17.—Belle matinée ; temp. 15 au-dessus de zéro ; vent nord-est.
18.—Temp. 32 au-dessus ; vent ouest.
19.—Beau temps ; temp. 12 au-dessus ; vent ouest.
20.—Vent nord-est ; temp. 15 au-dessus.
21.—Pluie ; temp. 32 ; vent sud.
22.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 27 au-dessus.
23.—Temp. 12 au-dessus ; beau temps.
24.—Vent sud-ouest ; temp. 30 au-dessus ; beau.
25.—Pluie ; vent sud-ouest ; temp. 42.
26.—Beau temps ; temp. 14 au-dessus ; vent sud.
27.—Temp. 20 au-dessus ; vent nord ; belle journée.
28.—Vent sud ; temp. 19 au-dessus ; beau.

Mars.

1er.—Temp. 6 au-dessus ; vent nord.
2.—Vent nord ; temp. 7 au-dessus.
3.—Vent est ; temp. 9 au-dessus ; belle matinée.
4.—Temp. 24 au-dessus ; tempête de neige ; vent sud-est.
5.—Temp. 29 au-dessus ; vent nord-ouest ; belle matinée ; grande quantité de neige.
6.—Belle matinée ; vent nord-ouest ; temp. 20 au-dessus.
7.—Vent est ; temp. 15 au-dessus ; matinée belle et claire.
8.—Temp. 27 au-dessus ; vent ouest.
9.—Pluie toute la journée ; vent sud-ouest ; temp. 35 au-dessus.
10.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 20 au-dessus.
11.—Vent sud-ouest ; temp. 38 ; belle matinée.
12.—Vent sud-ouest, temp. 40 ; pluie ce matin.
13.—Vent sud-ouest ; temp. 41 ; sombre et pluie.
14.—Coup de vent d'ouest ; temp. 29 au-dessus ; neige pendant la nuit.
15.—Belle journée ; vent-ouest ; temp. 18 au-dessus.
16.—Vent ouest ; temp. 26 au-dessus.
17.—Matinée belle et claire ; vent ouest ; temp. 10 au-dessus.
18.—Vent sud-ouest ; temp. 28 au-dessus ; neige.
19.—Vent est ; temp. 8 au-dessus ; clair et froid ; chemins superbes pour traîneaux.
20.—Vent est ; belle matinée ; temp. 10 au-dessus.
21.—Vent est ; temp. 28 au-dessus ; beau.
22.—Belle journée ; vent ouest ; temp. 40.
23.—Vent ouest ; temp. 45.
24.—Vent ouest ; temp. 40 ; la neige disparaît vite ; mauvais chemins pour traîneaux.
25.—Belle journée ; vent est ; temp. 28.
26.—Vent est ; temp. 26.
27.—Beau et soleil brillant ; vent nord-est ; temp. 32 au-dessus.
28.—Vent est ; temp. 30 ; belle matinée.
29.—Beau et soleil brillant ; vent ouest ; temp. 29.
30.—Vent est ; temp. 30 ; beau.
31.—Temp. 30 ; beau temps ; vent ouest.

Avril.

1er.—Beau temps, soleil brillant ; temp. 30 ; vent nord-est.
2.—Matinée sombre ; vent sud-ouest ; temp. 34 ; la glace se brise dans le port ; fleuve libre à Sorel.
3.—Vent sud-est ; temp. 40 ; neige et pluie à 2 p.m. ; tempête de neige. A 5 p.m. l'eau monte et la glace marche dans le port ; eau, 30 pieds 6 pouces.
4.—Temp. 35 ; vent nord ; le temps s'éclaircit.
5.—Vent froid d'ouest ; temp. 25 à 7 a.m.
6.—Vent ouest ; temp. 28.
7.—Temp. 40 ; vent nord-ouest.
8.—Temp. 27 ; vent nord.
9.—Temp. 40 ; beau et clair.
10.—Vent nord-est ; temp. 40 ; à 1 p.m. la glace refoule dans le port ; eau, 33 pieds 7 pouces.
11.—Vent sud-ouest ; temp. 45 ; pluie.
12.—Temp. 45 ; pluie durant la journée.
13.—Glace partie du port hier soir devant la ville, temp. 46.
14.—Temp. 45 ; vent est ; l'eau baisse.
15.—Pluie ; vent d'est froid ; temp. 37 ; l'eau sortie des docks.
16.—Vent nord-ouest ; temp. 40.
17.—Matinée belle et brillante ; vent ouest ; temp. 50.
18.—Vent ouest ; temp. 50 ; le *Laprairie* arrive ce matin de Boucherville : premier arrivage ; pluie.
19.—Vent ouest ; temp. 60 ; très beau.
20.—Vent est ; temp. 45.
21.—Belle journée ; temp. 45.
22.—Temp. 50 ; vent est.
23.—Temp. 40 ; vent nord-est ; glace en marche à Cap-Rouge à —— a.m. ; le steamer *Polino* parti ce matin pour les provinces maritimes.
24.—Temp. 40 ; belle journée ; vent nord-est.
25.—Neige ce matin ; temp. 45 ; le bateau à vap. *Canada First*, de la Cie R. et O. part pour Québec.
26.—Vent nord-ouest ; temp. 40.
27.—Vent sud ; temp. 55 ; à 3.30 p.m. le s. *Charrington* arrive : premier arrivage de la mer cette année.
27.—Canal Lachine ouvert à la navigation ; vent ouest ; temp. 38.
28.—Vent ouest ; temp. 35 ; le *Filgate* arrive, 10 a.m. : premier bateau qui saute les rapides Lachine.
30.—Temp. 50 ; vent ouest ; 5 p.m. le premier train de bois de la saison venant de l'île du Jardin passe devant la ville.

Mai.

1er.—Temp. 50 ; vent sud-ouest ; matinée belle et claire.
2.—Vent ouest ; temp. 50.
3.—Pluie ce matin ; temp. 50 ; vent ouest.
4—Vent ouest ; temp. 48 ; pluie.
5.—Gelée hier soir ; vent nord-ouest.
6.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
7.—Temps beau et clair ; temp. 45 ; vent nord.

8.—Matinée sombre ; tempér. 50 ; vent nord-ouest.
9.—Temp. 50 ; vent sud.
10.—Vent ouest ; temp. 52.
11.—Vent est ; temp. 48 ; matinée sombre.
12.—Temp. 50 ; vent est.
13.—Vent est ; temp. 50 ; belle matinée.
14.—Temp. 50 ; vent est.
15.—Vent est ; temp. 50.
16.—Vent sud ; temp. 60 ; pluie ce matin.
17.—Gelée hier soir ; temp. à 10 a.m., 45.
18.—Vent ouest ; temp. 50.
19.—Temp. 50 ; vent ouest.
20.—Temp. 50 ; vent ouest.
21.—Matinée sombre ; temp. 60 ; vent ouest.
22.—Temp. 60 ; vent est ; grand vent.
23.—Vent nord-est ; temp. 45.
24.—Gelée hier soir ; temp. 50 à midi ; belle journée.
25.—Vent ouest ; temp. 55.
26.—Pluie hier soir ; vent nord-est ; temp. 47.
27.—Vent nord-est ; temp. à 9 a.m. 44 ; gelée hier soir.
28.—Vent sud-ouest ; temp. 60.
29.—Belle matinée ; temp. 60 ; vent sud-ouest.
30.—Temp. 66 ; vent sud-ouest.
31.—Vent ouest ; temp. 70.

Juin.

1er.—Temp. 70 ; vent sud.
2.—Vent nord-est ; temp. 55.
3.—Vent est ; temp. 53 ; pluie.
4.—Vent nord-est ; temp. 50.
5.—Vent ouest ; temp. 55.
6.—Vent est ; temp. 55.
7.—Vent ouest ; temp. 65.
8.—Vent ouest ; temp. 65.
9.—Vent ouest ; temp. 68 ; fumée sur le fleuve.
10.—Vent sud-ouest ; temp. 80.
11.—Temp. 80 ; vent ouest ; orage de pluie.
12.—Vent ouest ; temp. 70.
13.—Temp. 70 ; vent ouest.
14.—Temp. 70 ; vent ouest.
15.—Vent nord-ouest ; temp. 75.
16.—Vent ouest ; temp. 75 ; à 2 p.m., temp. 88 ; orage de pluie.
17.—Temp. 68 ; vent est.
18.—Vent est ; temp. 68.
19.—Temp. 70 ; vent ouest.
20.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
21.—Vent sud-ouest ; temp. à midi, 90.
22.—Pluie ce matin ; temp. 73 ; vent sud.
23.—Temp. 75 ; vent ouest.
24.—Vent nord-ouest ; temp. 63.
25.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
26.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
27.—Vent est ; temp. 65.
28.—Temp. 75 ; vent est.
29.—Vent est ; temp. 70.
30.—Beau temps ; temp. 70 ; vent est.

Juillet.

1er.—Temp. 70 ; vent sud.
2.—Pluie toute la journée ; temp. 70 ; vent sud-ouest.
3.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
4.—Pluie ce matin ; temp. 65 ; vent sud-ouest.
5.—Temp. 60 ; vent sud-ouest.
6.—Temp. 55 ; averses pendant la nuit ; vent sud-ouest.
7.—Temp. 65 ; vent ouest.
8.—Vent nord-ouest ; temp. 65 ; pluie la nuit dernière.
9.—Vent est ; temp. 75.
10.—Vent sud-ouest ; temp. 75.
11.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
12.—Temp. 80 ; vent ouest.
13.—Vent ouest ; à 4 p.m., temp. 86 à l'ombre.
14.—Vent sud ; ondée ce matin ; temp. 80.
15.—Pluie ce matin ; temp. 82 ; vent sud-ouest.
16.—Temp. 70 ; vent ouest ; beau temps.
17.—Vent ouest ; temp. 69.
18.—Temp. 80 ; vent ouest.
19.—Pluie toute la nuit ; temp. 75 ; vent ouest.
20.—Vent sud-ouest ; temp. 62.
21.—Temp. 64 ; vent ouest.
22.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
23.—Temp. 75 ; vent sud-ouest.
24.—Pluie ce matin ; temp. 65.
25.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
26.—Temp. 65 ; vent nord.
27.—Temp. 62 ; vent ouest.
28.—Temp. 60 ; vent ouest.
29.—Pluie toute l'après-midi ; temp. 70.
30.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
31.—Vent ouest ; temp. 52.

Août.

1er.—Vent sud ; temp. 65.
2.—Temp. 66 ; vent nord-ouest.
3.—Temp. 70 ; vent nord-ouest.
4.—Temp. 65 ; vent est.
5.—Vent ouest ; temp. 70.
6.—Temp. 75 ; vent ouest.
7.—Vent ouest ; temp. 75.
8.—Vent sud ; temp. 75.
9.—Temp. 80 ; vent ouest.
10.—Vent ouest ; temp. 80.
11.—Temp. 80 à 92 ; pluie toute la nuit.
12.—Vent nord-ouest ; temp. 76.
13.—Pluie la nuit dernière ; temp. 70.
14.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
15.—Vent sud-est ; temp. 70.
16.—Temp. 70 ; vent ouest ; beau temps.
17.—Vent ouest ; temp. 69.
18.—Temp. 80 ; vent ouest.
19.—Pluie toute la nuit ; temp. 65 ; vent ouest.
20.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
21.—Temp. 64 ; vent ouest.
22.—Temp. 70 ; vent sud-ouest.
23.—Temp. 75 ; vent sud-ouest.
24.—Pluie ce matin ; temp. 65.
25.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
26.—Temp. 65 ; vent nord.
27.—Temp. 62 ; vent ouest.
28.—Temp. 73 ; vent ouest.
29.—Vent sud-ouest ; temp. 55.
30.—Pluie toute l'après-midi ; temp. 70 ; vent ouest.
31.—Vent ouest ; temp. 63.

Septembre.

1er—A 7 a.m., orage de pluie ; 9 a.m., beau ; temp. 65 ; vent ouest.
2.—Temp. 65 ; vent ouest ; beau.
3.—Vent sud-ouest ; temps 70.
4.—Pluie ; temp. 70 ; vent nord-ouest.
5.—Vent est ; temp. 58.
6.—Vent sud-ouest ; temp. 65.
7.—Vent sud-est ; temp. 65.
8.—Temp. 60 ; vent nord.
9.—Temp. 49 ; vent ouest.
10.—Temp. 65 ; vent ouest.
11.—Vent ouest ; temp. 65.
12.—Temp. 68 ; vent ouest.
13.—Temp. 72 ; vent ouest.
14.—Vent nord-ouest ; temp. 72.
15.—Temp. 50 ; vent nord-ouest.
16.—Vent nord-ouest ; temp. 60.
17.—Vent sud-ouest ; temp. 70.

18.—Temp. 74 ; vent ouest.
19.—Temp. 60 ; vent ouest.
20.—Temp. 70 ; vent ouest.
21.—Vent sud-ouest ; temp. 65.
22.—Vent est ; temp. 60.
23.—Temp. 70 ; vent nord-ouest.
24.—Vent ouest ; temp. 70 à 80.
25.—Temp. 80 ; vent ouest.
26.—Vent nord-ouest ; temp. 70.
27.—Vent ouest ; temp. 75.
28.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
29.—Vent ouest ; temp. 75.
30.—Vent nord ; temp. 48.

Octobre.

1er.—Temp. 51 ; vent ouest.
2.—Vent ouest ; temp. 60 ; beau temps.
3.—Vent ouest ; temp. 66.
4.—Vent ouest ; temp. 75 ; à 3 p.m. temp. 82.
5.—Temp. 63 ; vent ouest.
6.—Vent nord-ouest ; temp. 45.
7.—Pluie ; vent nord-est ; temp. 45.
8.—Temp. 45 ; gelée la nuit dernière.
9.—Gelée la nuit dernière ; temp. 50 à 8 a.m.
10.—Vent ouest ; temp. 55.
11.—Gelée la nuit dernière ; vent nord ; temp. 40; neige ce matin.
12.—Gelée ; temp. ce matin, 44 ; vent nord.
13.—Temp. 40 ; vent nord-est.
14.—Pluie ; temp. 50 ; vent sud-ouest.
15.—Temp. 55 ; vent sud.
16.—Vent nord-ouest ; temps 55.
17.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
18.—Temp. 55 ; vent ouest.
19.—Temp. 45 ; vent ouest.
20.—Temp. 44 ; vent est ; orage de pluie.
21.—Vent ouest ; temp. 48.
22.—Temp. 45 ; vent ouest.
23.—Gelée la nuit dernière ; temp. 40.
24.—Vent nord-ouest ; temp. 42.
25.—Temp. 30 ; gelée la nuit dernière ; vent ouest.
26.—Vent sud ; temp. 45.
27.—Vent nord-ouest ; temp. 45 ; pluie.
28.—Gelée la nuit dernière ; temp. 30 ; vent nord.
29.—Vent ouest ; temp. 37.
30.—Gelée hier soir à 9 h. ; temp. 40 à 10 p.m. ; orage accompagné de tonnerre.
31.—Vent ouest ; temp. 50.

Novembre.

1er.—Pluie ce matin ; vent ouest ; temp. 40.
2.—Gelée la nuit dernière ; temp. 35.
3.—Vent nord-ouest ; temp. 32.
4.—Temp. 30 ; vent ouest.
5.—Vent est ; temp. 30.
6.—Temp. 30 ; vent est.
7.—Temp. 28 ; vent est.
8.—Vent ouest ; temp. 50.
9.—Vent sud ; temp. 37.
10.—Vent ouest ; temp. 47.
11.—Pluie ; vent sud-ouest ; temp. 55.
12.—Temp. 48 ; vent sud-ouest.
13.—Vent ouest ; temp. 48.
14.—Vent nord-ouest ; temp. 35.
15.—Temp. 32 ; vent ouest.
16.—Vent sud-ouest ; temp. 42.
17.—Pluie la nuit dernière ; temp. 55 ; vent sud.
18.—Vent nord ; temp. 28.
19.—Temp. 27 ; vent sud-ouest.
20.—Temp. 25 ; vent sud.
21.—Temp. 44 ; vent sud-ouest.
22.—Temp. 50 ; vent sud-ouest ; pluie.
23.—Temp. 52 ; vent sud-ouest.
24.—Pluie toute la nuit ; temp. 45.
25.—Temp. 38 ; vent sud-ouest ; neige.
26.—Temp. 27 ; le steamer *Greetlands* quitte le port ce matin—dernier navire de mer cette année.
27.—Temp. 42 ; vent ouest.
28.—Vent nord-est ; temp. 20 ; neige hier soir.
30.—Temp. à 8 a.m., 8 au-dessus de zéro.

Décembre.

1er.—Vent ouest ; temp. 30 au-dessus.
2.—Vent ouest ; temp. 34.
3.—Temp. 40 ; vent ouest.
4.—Vent sud-ouest ; temp. 42.
5.—Temp. 42 ; vent ouest.
6.—Vent sud-ouest ; temp. 30.
7.—Temp. 30 ; vent ouest.
8.—Toute neige disparue ; vent ouest ; temp. 38.
9.—Vent ouest ; temp. 36.
10.—Temp. 30 ; vent ouest.
11.—Temp. 38 ; vent ouest.
12.—Vent sud-ouest ; temp. 40.
13.—Vent ouest ; temp. 40.
14.—Vent nord-ouest ; temp. 35.
15.—Vent est ; temp. 22 à 2 p.m. ; tempête de neige.
16.—Temp. 26 ; neige et pluie ; traîneaux ce matin.
17.—Temp. à 8 a.m., 4 au-dessous de zéro ; bons chemins pour traîneaux ; l'*Hochelaga* prend ses quartiers d'hiver ; clôture de la navigation.
18.—Temp. 10 au-dessus de zéro ; vent ouest.
19.—Temp. 30 ; belle journée.
20.—Belle matinée ; temp. 25 ; vent est.
21.—Temp. 25 ; vent est.
22.—Vent ouest ; temp. 33 ; matinée sombre.
23.—Matinée sombre ; vent ouest ; temp. 45 ; plus de voitures d'hiver ; pluie ce matin.
24.—Temp. 32 ; temps sombre et brumeux ; vent ouest.
25.—Noël : vent est ; temp. 36 ; temps sombre.
26.—Vent sud-ouest ; temp. 45 ; pluie.
27.—Matinée claire et belle ; temp. 30 ; vent ouest.
28.—Vent nord-est ; temp. 15 ; matinée claire.
29.—Vent sud-ouest ; temp. 33 ; grand vent.
30.—Vent ouest ; matinée sombre ; temp. 36 ; grand vent à 2 p.m. ; beaucoup plus froid.
31.—Vent nord-ouest ; temp. à 7 a.m., zéro ; matinée claire et ensoleillée ; pas d'apparence de neige ; chemins aussi secs qu'en été ; pas de glace sur le fleuve.

Certifié,

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port pendant la saison de 1891, et montés par 23,907 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Britannique	684	887.092
Norvégien	5	4.814
Allemand	20	34.409
Américain	11	6.445
Français	1	900
Hollandais	2	2.834
Italien	1	872
Espagnol	1	1.291
Total	725	938,657

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1882	5,947	848,780	190	29 sept.
1883	5,477	764,721	174	5 do
1884	4,808	726,015	161	9 juill.
1885	5,003	724,975	142	1er oct.
1886	5,521	809,819	178	25 août.
1887	5,367	791,452	189	31 mai.
1888	5,500	863,014	163	14 août.
1889	5,847	1,069,709	187	15 do
1890	5,162	966,959	167	20 oct.
1891	5,268	1,119,484	151	7 sept.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1882	11 avril	9 déc	6 mai	21 nov.
1883	27 do	16 do	5 do	20 do
1884	22 do	18 do	2 do	20 do
1885	5 mai	7 do	8 do	20 do
1886	24 avril	4 do	30 avril	25 do
1887	1er mai	23 do	3 mai	28 do
1888	29 avril	14 do	4 do	22 do
1889	14 do	29 do	27 avril	23 do
1890	14 do	3 do	30 do	24 do
1891	17 do	17 do	27 do	21 do

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes pendant la dernière décade.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.
1882	168	136,036	....	....	25	15,574	....	......	13	2,364	54	5,993	260	159,967
1883	191	164,982	....	....	11	8,066	1	307	6	1,015	54	5,620	263	179,990
1884	161	124,377	....	....	8	5,031	....	......	1	456	40	3,825	210	133,689
1885	142	117,436	....	....	18	11,997	....	......	10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886	175	150,784	....	....	4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887	224	194,028	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888	213	195,598	1	1,199	4	3,079	....	......	3	701	35	3,375	256	203,952
1889	184	173,076	....	....	1	998	....	......	3	441	52	4,668	240	179,183
1890	252	235,722	....	....	....	......	....	......	1	170	42	3,714	295	239,606
1891	272	261,702	....	....	2	1,462	....	......	2	520	29	3,067	305	266,751

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1890.

Numéro.	Nom.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total du tonnage.
1	H. et A. Allan	82	191,168	.....	.....	82	191,168
2	R. Reford et Cie	63	110,312	.....	.....	63	110,312
3	D. Torrance et Cie	45	102,767	.....	.....	45	102,767
4	Canada Shipping Co	30	72,891	.....	.....	30	72,891
5	Kingman, Brown et Cie	69	69,374	1	1.132	70	70,506
6	McLean, Kennedy et Cie	23	36,776	5	1,683	28	38,459
7	F. C. Henshaw	33	36,093	.....	.....	33	36,093
8	Hy. Dobell et Cie	44	34,479	.....	.....	44	34,479
9	Munderloh et Cie	20	34,409	.....	.....	20	34,409
10	Harling, Ronald et Cie	17	28,556	3	4,400	20	32,956
11	J. et R. McLea	29	31,038	.....	.....	29	31,038
12	Anderson, McKenzie et Cie	18	20,465	11	7,001	29	27,466
13	Carbray, Routh et Cie	25	26,516	1	872	26	27,388
14	J. G. Sidey	14	20,272	.....	.....	14	20,272
15	Cie Houillière Intercoloniale	15	15,390	.....	.....	15	15,390
16	Thos. Fraser et Cie	30	8,851	4	568	34	9,419
17	David Shaw	4	7,020	.....	.....	4	7,020
18	Patrons	6	1,853	2	1,644	8	3,497
19	C. A. Boucher	.....	.....	23	2,720	23	2,720
20	Gouvernement impérial	1	2,120	.....	.....	1	2,120
	6 autres, moins 2,000 tonnes chaque	3	3,710	13	3,883	16	7,593
	*16 autres, du canal	60	48,983	31	11,711	91	60,694
	Totaux	631	903,043	94	35,614	725	938,657

* Ce tonnage, 60,694 tonneaux, est passé dans le canal et revenu dans le port. Ces notes ont été prises afin de contrôler les droits de tonnage, qui sont maintenant abolis.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que les dates du plus grand nombre au port à un moment donné chaque année.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Total du tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1882	379	475,679	4	4,330	93	51,195	10	2,702	57	7,182	125	13,604	648	554,692	21 aout..	53
1883	464	605,805	3	3,356	70	38,547	7	2,417	15	3,012	101	11,126	660	664,263	27 juin..	38
1884	444	585,397	2	2,218	83	49,047	3	1,036	13	2,996	81	8,679	626	649,374	13 août..	44
1885	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6.141	86	9,376	629	683,854	15 juill..	43
1886	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7.432	703	809,699	18 août..	44
1887	600	807,491	7	8,648	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	807,773	21 juill..	37
1888	532	742,276	7	9,634	32	20,218	....	......	10	2,631	74	7,714	655	782,473	27 juin..	36
1889	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	14 août..	39
1890	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	3 sept..	37
1891	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	725	938,657	19 août..	46

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE.
MONTRÉAL, 5 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de l'ingénieur en chef des commissaires sur les travaux qui ont été exécutés, pendant l'année 1891, pour entretenir et améliorer le port de Montréal.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON, *secrétaire.*

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine, Ottawa.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS, PENDANT L'ANNÉE 1891, POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DU PORT DE MONTRÉAL.

(JOHN KENNEDY, M. INST. I. C., ingénieur en chef.)

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 mars 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour être présenté au conseil des commissaires du havre, le rapport suivant au sujet des travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

NOUVEAUX TRAVAUX

Sections 45 *et* 46 (*Maisonneuve*).—La construction de la nouvelle jetée, commencée en 1889, a été virtuellement terminée l'automne dernier. Dans le cours de l'été on a ajouté 286 pieds linéaires de coffrage au-dessous du niveau de l'eau sur le côté de la jetée qui descend le courant, et 900 pieds linéaires au-dessus de l'eau, principalement à l'extrémité extérieure et sur le côté qui descend le courant. Le remplage en terre et le macadamisage de la jetée ont été terminés, de même que le remplage de la grève jusqu'à l'endroit qui demandait à l'être pour le moment.

Le dragage d'un bassin, sur le côté d'amont de la jetée, 200 pieds de largeur et 27½ pieds de profondeur à l'eau basse, a été terminé, et un bassin sur le côté d'aval, d'une forme irrégulière et de la même profondeur, a été dragué assez pour qu'il puisse servir. La quantité draguée dans les deux bassins a été de 155,932 verges cubes.

La nouvelle jetée a 641 pieds de long sur le côté qui monte le courant et 180 pieds sur le côté d'aval, avec une longueur de 180 pieds. L'espace total affecté au mouillage des navires, le long de la jetée et des parties du quai terminé, est de 1,550 pieds linéaires.

Sections 42 *et* 43 (*Hochelaga*).—De bonne heure, au printemps, on a repris les travaux de prolongement du quai, et une longueur de 365 pieds a été ajoutée au coffrage sous l'eau, et la superstructure s'est vue allongée de 700 pieds linéaires. Le remplage de terre en arrière a été porté au niveau général et relié à celui exécuté les années précédentes.

Ces travaux ont prolongé le quai jusqu'à l'endroit où il est question de construire la seconde jetée, et pour le moment il est fini.

Sur le devant du quai on a dragué une étendue suffisante pour que les navires puissent y avoir accès; mais il reste encore beaucoup à faire pour arriver au chenal des navires. Quantité draguée en 1891—45,855 verges cubes.

La totalité des déboursés faits en 1891 et depuis le commencement, pour les travaux exécutés sur les sections 41 à 43 (Hochelaga) et 44 à 46 (Maisonneuve), se chiffre par $102,697.99 et $335,497.35.

Les nouveaux quais, aux deux endroits, font partie d'un plan général ayant pour but d'utiliser l'espace occupé par les hauts-fonds d'Hochelaga, et ajoutent en même temps une longueur de deux mille neuf cent vingt-cinq pieds de mouillage.

Sections 35 *et* 36.—Une double rampe avec mur de soutènement en caissons a été

construite sur l'avenue Denonville pour donner accès aux quais par la rue Notre-Dame et les rues voisines. Les chaussées de la rampe ont trente pieds de large, avec une pente de 1 dans 16 et de 1 dans 12 pieds 8 pouces aux deux extrémités, et de 1 dans 16 dans la partie transversale. Les pentes, sauf à l'extrémité d'aval, sont plus douces que celles des autres rampes que nous avons dans le port. La rampe est d'un grand avantage pour le charroyage des cargaisons de charbon au chemin de fer du Pacifique et autres consommateurs importants du voisinage. Les frais, considérablement grossis par le fait qu'il a fallu exécuter les travaux sans gêner le trafic des quais, ont été comme suit : pour les ouvrages en bois, $12,104.58, et pour les ouvrages en terre et divers, $7,220.26 ; total, $19,324.84. Le terrain affecté à la rampe a été exproprié et payé par la municipalité, et les commissaires du havre ont payé les frais de construction.

Sections 36, 37 *et* 38.—Une partie des quais qui servaient autrefois à l'embarquement du bois de service ont été redressés et macadamisés. Frais, $4,985.54.

Sectious 5 *et* 6 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—Au printemps il a été fait un peu de dragage dans le roc afin d'avoir immédiatement de la pierre pour réparer les quais ; ces travaux avaient en même temps pour objet de contribuer à l'agrandissement du bassin. Déboursés, $631.37.

Chenal des navires dans le port.—Deux hauts-fonds qui formaient le côté nord du chenal des navires vis-à-vis les sections 34 et 37 et qui étaient dangereux pour les navires quittant le port sans être bien contrôlés, ont été à peu près entièrement dragués jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à eau basse par un dragueur-élévateur faisant partie de la flotte de dragage et que le gouvernement avait prêté. Il reste encore à draguer quelques petites parties ainsi que des blocs détachés, et à mettre à l'épreuve le dragage exécuté. Déboursés en 1891, $11,875.51.

Agrandissement du port et protection contre les inondations.—Après la conclusion des négociations engagées entre le gouvernement fédéral, la municipalité de Montréal et les commissaires du havre pour exécuter le projet d'agrandissement du port et de protection contre les inondations, projet connu sous le nom de plan n° 6, on se mit à l'œuvre. Les travaux commencèrent à la jetée de défense le 21 juillet : on plaça le dragueur n° 1 des commissaires et subséquemment le dragueur n° 8 du gouvernement sur le côté nord de la jetée, et les matières draguées furent déchargées principalement dans la partie submergée de la jetée près de son extrémité d'aval. Plus tard d'autres matières que l'on put trouver ailleurs furent ajoutées aux premières, et à la fin de la saison 73,160 verges cubes en avaient été placées sur l'emplacement de la jetée. Frais de travaux imputables sur le compte de l'agrandissement du port, à l'exclusion des frais d'outillage et dépenses générales, $12,063.53.

RÉPARATIONS.

Après le départ des glaces, le printemps dernier, on constata que le coffrage de la partie du quai de l'île, section 15, qui fait face à l'île Sainte-Hélène, avait glissé en eau profonde, et que le dessus du coffrage de la section 29 avait haussé. A ces deux exceptions près, les quais n'ont pas subi d'avaries graves pendant l'hiver.

Les frais d'entretien et de réparations se sont élevés à $49,109 cette année. Voici comment ils se sont chiffrés depuis 1875 :—

1875	$16,499
1876	35,711
1877	26,077
1878	18,974
1879	18,819
1880	17,330
1881	16,159
1882	27,962
1883	35,768
1884	44,869
1885	42,158
1886	64,989
1887	64,984

1888	49,520
1889	51,892
1890	56,380
1891	49,109

Ci-suit une énumération des principales réparations exécutées en 1891 :—

Section 10 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—Une vingtaine de pieds de l'extrémité d'aval du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent ont été réparés avec de nouvelles cornières et un nouveau bordage de dessus, et les poteaux d'amarrage redressés.

Sections 12 *et* 13 (*Mouillages des steamers Allan*).—Environ 200 pieds linéaires du vieux coffrage de la section 12, qui avait été construit en 1889 et qui était en mauvaise condition depuis plusieurs années, ont cédé, au mois de septembre dernier. La partie brisée fut draguée et remplacée par un quai en pilotis, ce qui a entraîné la construction d'un rang serré de pilots sur certaines parties de l'arrière, et de moises de 55 pieds de long placées à tous les 10 pieds. Le coffrage d'aval fut remplacé par du pilotage. Frais, $2,619.11, à part le dragage.

Dans la section 14 une centaine de pieds linéaires ont reçu de nouvelles cornières et un nouveau bordage, et quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés.

Section 15 (*quai de l'Ile*).—Les réparations du pilotis du quai, commencées dans l'automne de 1890, furent terminées aussitôt que possible après la débâcle des glaces le printemps dernier. Le quai et les voies du chemin de fer en arrière étant bas, furent en même temps exhasssées au niveau général du quai. Déboursés en 1890 et 1891, $2,755.16.

Depuis plusieurs années le coffrage du côté extérieur, ou côté du courant, du quai de l'Ile, qui avait été construit vers 1859 et assis sur un fond en pente, s'enfonçait et penchait au dehors ; après le départ des glaces, on constata qu'il avait complètement cédé, et que le remblayage sur une largeur de trente pieds était parti avec lui. Au commencement de l'été, le coffrage fut remplacé par un pilotis, avec palplanches pour soutenir le remplage en arrière, et tout le quai fut réparé.

Parties du côté extérieur du quai de l'Ile faisant face à Saint-Lambert furent renforcées par un rang serré de pilotis et reçurent d'autres réparations. Sur le côté du quai de l'Ile près du rivage, sur le côté du courant de la jetée qui le relie à terre, et sur le quai de terre lui-même, le prolongement en pilotis construit en 1878 et 1879 était tellement détérioré au-dessus de l'eau qu'il ne pouvait plus supporter les grosses charges. Après la clôture de la navigation, il fut complètement réparé et renforcé. Sept nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé furent posés dans cette section. Coût des pilotis et des réparations, $7,850.78.

Sections 16 *à* 19 (*Mouillage de la ligne Dominion et de la Compagnie du Richelieu*).—La partie du chemin planchéié qui se trouve près du mur de revêtement a été refaite, 150 pieds de nouveau couronnement ont été posés, et on a placé sept nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé et deux nouveaux poteaux de défense. Sur la section 18, une cale a été pratiquée dans le quai pour les bateaux à vapeur du fleuve, et on a posé trois nouveaux poteaux de défense. Sur la section 19, trois nouveaux poteaux de défense ont été posés.

Section 20 (*jetée Victoria*).—Sur le côté d'amont de la jetée, une longueur de 150 pieds a été réparée avec des cornières neuves, deux rangs de madriers et un bordage neuf. L'angle d'aval, avarié par la glace, a été réparé. On a posé six nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé et un poteau d'amarrage ordinaire en fonte. Déboursés, $823 32.

Section 21, (*ligne Beaver*).—Deux nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé ont été posés.

Sections 22, 23 *et* 24.—Tous les longs poteaux d'amarrage en fonte ont été enlevés, examinés et reposés.

Section 29.—Environ 150 pieds linéaires de coffrage brisés par la glace ont été réparés avec quatre rangs de madriers, entretoises neuves et bordage. Déboursés, $376.97.

Sections 36 *et* 37.—Huit nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé ont remplacé les anciens poteaux en chêne. Une traverse neuve en blocaille a été posée à la nouvelle rampe.

Chaussées.—Du macadam a été répandu sur les quais comme suit :—

Section.	Nombre de toises.	Section.	Nombre de toises.
9	22	21	4
10	9	22	23
11	14	23	13
14	23	24	5
15	31	25	19
16	24	26	21
18	7	28	21
19	11	30	14
20	3	31	11

Quantité totale de madacam répandu pour entretenir les chaussées, 275 toises.

Plusieurs des trottoirs de passage ont été réparés et exhaussés.

Il est resté peu de glace sur les quais en amont de la section 18, mais en aval il y en a eu plus que la quantité moyenne ordinaire. Déboursés pour la déblayer, $3,196.18.

DRAGAGE DU PORT ET OUTILLAGE.

L'outillage de dragage du port qui a servi en 1891 se composait de trois dragues à cueiller, trois grues et deux remorqueurs, avec barge à charbon, chalans et un atelier flottant, tel que détaillé dans le tableau ci-joint. De plus, le dragueur-élévateur n° 8, deux remorqueurs, et six chalans à bascule, ont été empruntés à la flotte employée au chenal des navires et ont travaillé pendant la plus grande partie de l'été.

Le dragueur n° 6, la grue n° 2 et les deux remorqueurs ont hiverné dans la cale sèche de Cantin, Montréal; les autres dragueurs et les deux autres grues dans le canal Lachine, sur le côté sud de l'île, aux écluses Saint-Gabriel; la barge à charbon et tous les chalans dans le canal, en aval du pont Wellington.

Toutes les réparations ont été faites par les ouvriers des commissaires, à l'exception de certains travaux sur quelques grosses pièces de machines qui furent exécutés dans des usines du voisinage.

Le remorqueur *St. Peter* a été reconstruit dans ses parties les plus importantes. Toute la partie au-dessous du pont a été refaite, sauf une portion du bordage extérieur. Partie du pont et des baux du pont, la plupart des appuis du parapet et le cadre sur le pont ont aussi été refaits. Déboursés, $2,760.82.

Le remorqueur *Saint-Louis* a été pareillement reconstruit. Presque toute la partie au-dessous du pont a été refaite, sauf une portion du bordage extérieur. Quelques-uns des baux du pont, le bordage du pont et les appuis du parapet ont été renouvelés. Le fourneau de la chaudière a été réparé avec un nouveau tuyau de décharge et partie de plaques latérales. Déboursés, $2,211.18.

Les glissoires pour les béquilles d'avant et le cadre A de la grue n° 2 ont été renouvelés.

Le dragueur n° 6, dont la coque était devenue trop faible pour un plus long service, a été seulement calfaté pour le tenir à flot, et n'a pas été équipé pour travailler pendant l'été.

Les autres dragueurs et bateaux ont reçu les réparations ordinaires.

Le dragueur à cueillers, dont la construction avait été commencée en 1890, fut terminé le printemps dernier, et mis à l'œuvre dans le port le 18 mai. Coût, $39,009.84.

Deux chalans plats, les n°s 21 et 22, de 85 x 25 x 7 pieds et 5 pouces, et d'une capacité de transport de 150 verges cubes, ont été construits le printemps dernier pour faire le service des dragueurs. Coût, $2,594.18 chaque.

Deux autres, les n°s 23 et 24, de 85 x 25 x 6 pieds et 9 pouces, et d'une capacité de transport de 150 verges, furent construits dans le cours de l'été. Coût, $2,374.29 chaque.

La coque du dragueur-élévateur du gouvernement nº 3, qui avait été achetée pour servir à un atelier flottant, fut montée en conséquence l'hiver dernier et équipée des machines de l'ancien atelier flottant, ainsi que de quelques nouvelles.

La coque de l'ancien atelier flottant fut vendue au commencement de l'été, et plus tard démolie par l'acheteur.

La construction de nouveaux dragueurs et autre outillage destinés à exécuter les travaux d'agrandissement du port, a été commandée par les commissaires en 1891, comme suit :—

Un grand dragueur à cuiller semblable au nº 1, par MM. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis, Québec.

Les machines pour trois grues flottantes, par M. John McDougall, Montréal. Les coques pour ces machines, par les mécaniciens des commissaires.

Les machines et les bâtis de deux grues à terre, par M. John McDougall, Montréal.

Six chalans à pont plat, d'une capacité de transport de 150 verges cubes, par les mécaniciens des commissaires.

La construction de ces vaisseaux, ainsi que d'autres outillages commandés depuis la clôture de la navigation, est aujourd'hui très avancée.

Une chaloupe à vapeur de 30½ pieds de long, avec une machine de 6 pouces sur 8 pouces, a été achetée par les commissaires l'automne dernier.

La flotte de dragage, remise à flot par l'ouverture du canal Lachine, arriva dans le port le 30 avril. Le dragueur nº 4 commença à travailler le 5 mai, le nº 7 le nº 8, et le nº 1, dont l'achèvement avait été un peu retardé, commença le 18.

Le dragueur-élévateur, qui avait été emprunté au gouvernement, fut amené de Sorel le 26 mai, et commença à travailler le 29 du même mois.

Tous fonctionnèrent jusqu'au 21 novembre, alors que le dragueur-élévateur cessa ses opérations et retourna à Sorel. Les dragueurs nos 4 et 7 cessèrent le 27, et le nº 1 le 28 du même mois. La flotte de dragage des commissaires fut envoyée en hivernement dans le canal Lachine, et le reste de l'outillage du gouvernement renvoyé à Sorel.

Les dragueurs, grues, remorqueurs et quatre chalans du havre furent mis en hivernement dans le canal Lachine à environ un quart de mille en aval des écluses Saint-Gabriel, l'atelier flottant et deux chalans à l'île en amont des écluses Saint-Gabriel, la barge à charbon et les autres bateaux dans le bassin nº 3 près des dragueurs, et le dragueur nº 6, qui n'avait pas servi pendant l'été, fut, au mois d'octobre, halé sur l'île en amont des écluses Saint-Gabriel pour y être reconstruit.

Le nombre de jours pendant lesquels les dragueurs à cuiller ont fonctionné, en comptant chaque jour excepté les dimanches, depuis le commencement du printemps jusqu'à la cessation des opérations, à l'automne, a été : 167½ pour le nº 1, 178 pour le nº 4, et 175 pour le nº 7 ; en totalité, 520½ jours.

La durée nominale du travail est de 10 heures par jour, ce qui donne un total de 5,205 heures de service ; mais la durée réelle du dragage, déduction faite du temps perdu en réparations, changements de place, retards occasionnés par des navires, courtes journées de l'automne et toutes autres causes, se trouve réduite à 4,455 heures, soit une moyenne de 85·58 pour 100 du temps du service.

Les frais d'exploitation de la flotte des commissaires, laquelle se compose de trois dragueurs à cuiller, trois grues de déchargement, deux remorqueurs à hélice et des chalans, ont été de $49,570.78. Cette somme couvre, comme d'habitude, les frais d'exploitation de l'outillage et des machines, réparations, équipement, combustible, gages, appointements, assurance et tous autres déboursés, sauf l'intérêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage. Elle couvre aussi les frais de reconstruction des remorqueurs *St. Peter* et *St. Louis*.

Les frais d'exploitation du dragueur-élévateur que nous avions emprunté, ainsi que ceux du remorqueur et du chalan qui ont fait son service, se sont élevés à $14,231.79,—ce qui porte la totalité des dépenses à $63.802.57.

Ci-suit un relevé comparatif des frais et quantités de dragage en 1891 et les années précédentes.

Années.	Verges cubes draguées.	Prix total.	Prix par verge cube.	Observations.
		$		
1875	151,719	68,979	45	
1876	156,082	55,462	35 $\frac{50}{100}$	
1877	173,499	45,103	26	
1878	211,731	48,748	23	
1879	189,609	41,006	21 $\frac{63}{100}$	
1880	186,430	46,914	25 $\frac{16}{100}$	
1881	170,764	54,128	31 $\frac{69}{100}$	
1882	187,339	53,598	28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
	9,429	13,254	\$1.40 $\frac{60}{100}$	Dragueurs élévateurs.
	196,768	66,852	33 $\frac{96}{100}$	Totaux et moyenne.
1883	36,538	17,956	49 $\frac{38}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
	6,990	19,385	\$2.77 $\frac{30}{100}$	Dragueurs élévateurs—levage de roches et déblaiement.
	43,348	37,341	86 $\frac{14}{100}$	Totaux et moyenne.
1884	125,648	49,468	39 $\frac{37}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
1885	69,494	28,563	41 $\frac{10}{100}$	do do do
1886	57,728	25,772	44	do do do
1887	36,993	23,259	62	do do do
1888	73,150	36,690	50 $\frac{16}{100}$	do do do
	2,077	1,333	64 $\frac{18}{100}$	Dragueurs élévateurs.
	75,227	38,023	50 $\frac{54}{100}$	Totaux et moyenne.
1889	205,283	54,574	26 $\frac{58}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
	9,420	2,996	31 $\frac{80}{100}$	Dragueur élévateur.
	214,703	57,570	26 $\frac{81}{100}$	Totaux et moyenne.
1890	186,670	53,674	28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuiller et arrache-pierres.
1891	259,267	49,571	19 $\frac{12}{100}$	Dragueurs à cuiller.
	43,290	14,232	32 $\frac{87}{100}$	Dragueur élévateur.
	302,557	63,803	21 $\frac{8}{100}$	Totaux et moyenne.

Les frais et la nature du dragage fait dans les différentes parties du port, l'année dernière, ont été comme suit. Toutes les quantités sont des mesures de chalan, et les frais comprenant le remorquage et le déchargement des matières draguées :—

Section 6 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—Un peu de dragage a été fait dans le bassin dont l'approfondissement sera utile, dans le but immédiat d'obtenir de la pierre pour le fond des chaussées et pour d'autres réparations à faire aux quais. Profondeur d'eau, 25 pieds ; quantité draguée, 1,170 verges cubes ; matière, roche schisteuse ; prix 54c. la verge.

Sections 12 *à* 14 (*Mouillages de la ligne Allan*).—La partie du quai en caisson de la section 12 qui avait cédé a été, avec son remplage de pierre, draguée et préparée pour les réparations. Profondeur d'eau, à peu près 29 pieds ; quantité draguée, 3,454 verges cubes, à part le bois ; matières, caisson, pierre et terre ; prix, 52c. la verge.

Plusieurs endroits peu profonds tout près des quais et d'un bout à l'autre du bassin où il s'était fait des amas de déchets, et quelques autres endroits qui n'avaient jamais été creusés à leur pleine profondeur à cause de l'extrême dureté du fond, furent dragués jusqu'à 27½ pieds et plus à eau basse. Quantité draguée, 3,874 verges cubes; matières, sable, vase et boue résistante, avec nombre de cailloux ; prix, 31½c. la verge.

Sections 14 *et* 15 (*Bassin Elgin*).—Le bassin, qui était devenu obstrué par des dépôts d'égouts, a été dragué jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à eau basse, aux frais de la municipalité. Quelques endroits que d'autres dépôts avaient rendus peu profonds et où il y avait de gros cailloux, furent aussi déblayés à la pleine profondeur. Profondeur d'eau, 29 pds ; quantité draguée, 11,497 verges cubes ; matières, dépôts d'égouts et vase, avec un peu de boue résistante et de gros cailloux ; prix, $11\frac{4}{10}$c. la verge.

Section 15.—Le coffrage qui s'était effondré à l'extrémité d'aval du quai de l'Ile, ainsi que son remplage, furent dragués et le coffrage préparé pour les réparations. Quantité draguée, à l'exclusion du bois, 360 verges cubes ; matières, bois et pierre de remplage ; prix, $1.45 la verge cube.

Le bassin, entre le quai de l'Ile et le quai de terre, était devenu peu profond en plusieurs endroits, principalement le long des quais ; il fut dragué jusqu'à 27½ pieds à eau basse. Profondeur d'eau, 29 pieds ; quantité draguée, 2,700 verges ; matières, sable et boue ; prix, 28c. la verge.

Section 22.—Un certain nombre de petites pièces peu profondes, principalement à l'extrémité d'aval de la jetée Victoria, furent draguées à la profondeur voulue. Profondeur d'eau, 30 pieds, courant très fort en quelques endroits ; quantité draguée, 4,320 verges cubes ; matières, sable et gravier ; prix, 19c. la verge.

Section 23 (*quai des Commissaires*).—Un peu de dragage a été fait pour creuser un endroit peu profond dans un fort courant près du quai. Profondeur d'eau, 30 pieds ; matières, sable et gravier ; quantité draguée, 855 verges cubes ; prix, 42c. la verge.

Sections 41, 42 *et* 43 (*Hochelaga*).—Les dragueurs ont rasé les hauts-fonds qui se trouvaient devant les quais neufs ; ils ont aussi creusé les fondations de coffrages. Profondeur d'eau, 29 à 35 pieds ; quantité draguée, 45,855 verges cubes ; matières, sable, gravier, boue très dure et quelques cailloux ; prix, 21¼c. la verge.

Sections 45 *et* 46 (*Maisonneuve*).—Il a été fait du dragage pour la formation de bassins sur les deux côtés de la nouvelle jetée et pour préparer les fondations de coffrages. Les matières draguées étaient très variées : sur le côté d'amont du bassin c'était pour la plus grande partie de la boue très résistante avec quelques cailloux, sur le côté d'aval du sable gris foncé très aisé à travailler ; profondeur d'eau, 29 à 35 pieds ; quantité draguée, 155,932 verges cubes ; prix, $18\frac{7}{10}$c. la verge.

Chenal des navires dans le port.—Deux hauts-fonds et quelques petites pièces sur le côté nord du chenal principal, vis-à-vis les sections 34 à 37, ont été presque rasés jusqu'à 27½ pieds à eau basse par le dragueur-élévateur du gouvernement n° 8. Profondeur d'eau, 28 à 32 pieds, courant rapide ; matières presque toutes composées de cailloux dont la plupart avaient moins d'un pied cube ; quantité draguée, 33,673 verges cubes ; prix, 35½c. la verge.

Agrandissement du port.—Du dragage a été fait sur la batture de l'Ile, le long de l'emplacement de la jetée de défense (vis-à-vis les sections 56 à 63) par un dragueur à cuiller, et à l'extrémité d'aval de la batture par le dragueur-élévateur. Profondeur d'eau, 30 à 32 pieds ; matières, vase durcie et boue résistante, avec cailloux de toutes dimensions ; quantité draguée par le dragueur à cuiller, 29,250 verges cubes ; prix, $11\frac{1}{10}$c. la verge ; quantité draguée par le dragueur-élévateur, 9,620 verges cubes à 24½c. la verge.

Ci-joint des tableaux donnant plus amples détails sur l'outillage de dragage et les travaux exécutés.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

DRAGAGE DU PORT.

NOMBRE de jours pendant lesquels chaque dragueur a opéré, et quantité draguée à chaque endroit pour le port de Montréal en 1891.

Endroits où les dragueurs ont opéré.	Bateaux.	Temps de service.		Quantités draguées.			Nature des matières draguées.
		Jours.	Total de jours.	Dragueurs à cuiller.	Dragueur-élévateur.	Total de verges cubes.	
Sections 5 et 6, Pointe du Moulin-à-Vent ...	Drag. à cuiller nº 4.	5	......	990	...	....	Roche schisteuse.
	do nº 7.	2	7	180	....	1,170	
Section 12, bassin Allan..	do nº 7.	25	25	3,454	.....	3,454	Démolit. du coffrage.
do 13 et 14, bassin Allan........	do nº 1.	10½	......	3,049	.....	....	Vase durcie et pierres.
	do nº 4.	6½	17	825	.....	3,874	
do 14 et 15, bassin Elgin..........	do nº 1.	18¼	18¼	11,497	....	11,497	Dépôts d'égouts.
do 15, quai de l'île...	do nº 7.	5	5	360	..	360	Démolit. du coffrage.
do 15, bassin King	do nº 4.	6½	....	1,980	.....	....	Sable, boue et vase.
	do nº 7.	4	10½	720	....	2,700	
do 21 et 22, bassin militaire.........	do nº 1.	11½	11½	4,320	....	4,320	Sable et gravier.
do 23, au quai des commissaires.	do nº 7.	5	5	855	....	855	do
do 41 à 43, Hochelaga.........	do nº 1.	41¼	......	24,244	......	......	Sable, gravier, boue et cailloux.
	do nº 4.	15½	......	7,875	.....	......	
	do nº 7.	41	97¾	13,736	.....	45,855	
do 45 et 46, Maisonneuve.....	do nº 1.	41	......	18,562	....	....	Sable, boue résistante et cailloux.
	do nº 4.	144½	..	103,080	....	....	
	do nº 7.	98	278½	34,290	...	155,932	
Agrandissement du port à la jetée de défense..	do nº 1.	45	...	29,250	.....	....	Vase durcie, boue et cailloux.
	Drag.-élévateur nº 8.	25	70	....	9,620	38,870	
Courant Sainte-Marie ...	do nº 8.	126	126	....	33,670	33,670	Cailloux et pierres.
	Totaux.........	....	671½	259,267	43,290	302,557	

RÉSUMÉ de l'ouvrage fait par chaque dragueur dans le port de Montréal en 1891.

Bateaux.	Endroits où les dragueurs ont opéré.	Temps de service. Jours.	Temps de service. Total.	Quantités draguées — Verges cubes. Dragueurs à cuiller.	Quantités draguées — Verges cubes. Dragueur-élévateur.	Quantités draguées — Verges cubes. Total.	Nature des matières draguées.
Drag. à cuiller nº 1	Sections 13 et 14, bassin Allan	10½		3,049			Vase durcie et pierres.
	do 14 et 15, bassin Elgin	18¼		11,497			Dépôts d'égouts, vase durcie et cailloux.
	do 21 et 22, bassin militaire	11½		4,320			Sable et gravier.
	Stations 56 à 63, jetée de déf.	45		29,250			Vase durcie, boue et cailloux.
	Sections 41 à 43, Hochelaga	41¼		24,244			Sable, gravier, boue et cailloux.
	do 45 et 46, Maisonneuve.	41		18,562			Sable, boue résistante et cailloux.
			167½			90,922	
Drag. à cuiller nº 4	Sections 5, Point. du M.-à-Vent	5		990			Roche schisteuse.
	do 12, bassin Allan	6½		825			Vase durcie et vase.
	do 15, bassin King	6½		1,980			Sable, boue et vase.
	do 41 à 43, Hochelaga	15½		7,875			Sable et glaise.
	do 45 et 46, Maisonneuve	144½		103,080			Sable, boue résistante et cailloux.
			178			114,750	
Drag. à cuiller nº 7	Section 5 et 6, Pte du M.-à-Vent	2		180			Roche schisteuse.
	do 12, bassin Allan	25		3,454			Démolit. du vieux quai.
	do 15, quai de l'île	5		360			do do
	do 15, bassin King	4		720			Sable, boue et vase.
	do 23, au quai des commissaires	5		855			Sable et gravier.
	do 41 à 43, Hochelaga	41		13,736			Sable, gravier, boue et cailloux.
	do 45 et 46, Maisonneuve	93		34,290			Sable, boue résistante et cailloux.
			175			53,595	
Dragueur-élévateur nº 8	Extrém. infér. de la jetée de déf.	25			9,620		Vase durcie, boue et cailloux.
	Courant Sainte-Marie, vis-à-vis les sections 34 à 37	126			33,670		Cailloux et pierres.
			151			43,290	
	Totaux	....	671½	259,267	43,290	302,557	

Outillage de dragage des commissaires du havre employé dans le port de Montréal en 1891

Description des bateaux.	Coque. Longueur totale.	Coque. Largeur, de bau.	Coque. Hauteur de cale.	Coque. Quand construite.	Machines. Espèce de machine.	Machines. N° de cylindres.	Machines. Diamètre des cylindres.	Machines. Longueur de jeu.	Machines. Pression de vapeur.	Capacité d'auget.	Profondeur que la drague peut atteindre.	Observations.
	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.				pcs.	pcs.	Lbs.	pds. cb	pds.	
Dragueurs—												
Dragueur à cuiller et drôme n° 1	90·0	36·0	9·6	1890	Horizontale, sans condensation.	2	16	18	110	115	41½	Toutes coques en bois.
do do n° 4	77·3	27·0	6·6	1872		1	14	16	90	70	33	Reconst. et changé en '90.
Chèvre do n° 7	77·3	27·0	7·0	1874		1	14	16	85	40	32	Reconstruite en 1889.
Grues—												
Grue n° 1	56·8	23·9	5·9	.....	Horizontale, sans condensation.	1	8	12	85	.....	.....	
do n° 2	57·0	23·6	5·9	1872		2	7	12	85	.....	.....	
do n° 3	61·9	24·0	5·9	1875		1	10	12	85	.....	.....	
Remorqueurs—			Hold.									
"Saint-Louis"	67·0	15·0	8·7	1875	Verticale, sans condensation.	1	16	20	85	.....	.....	Reconstruit en 1891.
"Saint-Pierre"	71·6	16·6	8·6	1875		1	20	22	90	.....	.....	do
Barges—												
Atelier flottant	135·0	29·0	10·0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
A. G. Nish (barge à charbon)	100·8	22·6	6·4	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
					Force, verges cubes.							
Chalans—												
Chalan de sondage	70·6	18·0	5·0	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Tout en bois.
Chalan (vieux)	70·6	18·0	5·0	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 5	70·5	18·3	5·4	1873	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 6	70·5	18·0	5·0	1873	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 7	70·4	18·0	5·4	1873	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 10	70·4	18·1	5·4	1874	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 11	70·0	18·3	5·1	1874	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 14	69·5	18·4	5·0	1875	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 15	70·4	18·2	5·0	1875	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 16	70·4	18·3	5·6	1875	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 17	75·0	20·2	6·0	1876	67½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 18	75·4	20·4	6·3	1876	67½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 19	75·6	20·3	6·5	1878	67½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 20	75·6	20·3	6·3	1878	67½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do nos 21 et 22	85·0	25·0	7·5	1891	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do nos 23 et 24	85·0	25·0	6·9	1891	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do

A part ce que dessus, il a été emprunté au ministère des travaux publics pour opérer dans le port, en 1891, l'arrache-pierre n° 1 et trois grands chalans à bascule.

ANNEXE No 18.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, ANNÉE 1891.

(Exigé par l'article 14 *de l'Acte* 38 *Vict., ch.* 55.)

QUÉBEC, 2 janvier 1892.

L'honorable CHAS TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'Acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1891.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint de l'ingénieur en chef, M. St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

REVENU.

L'état du revenu de 1891 accuse une légère diminution de recettes sur l'année précédente. Ce déficit est uniquement dû à une diminution des arrivages maritimes, car les recettes provenant des propriétés de quai se sont bien maintenues.

BASSINS LOUISE ET QUAIS.

Pendant la dernière saison, 42 steamers-poste d'un tonnage libre de 106,283 tonneaux ont fréquenté ces bassins où ils ont débarqué immigrants, bagage et fret.

Onze steamers d'un tonnage libre de 17,649 tonneaux y ont débarqué une partie de leur fret, et 11 steamers d'un tonnage libre de 10,541 tonneaux leurs pleins chargements de 18,064 tonnes de houille.

Six voiliers d'un tonnage libre de 5,965 tonneaux y ont débarqué 7,847 tonnes de houille, et 42 bâtiments d'un tonnage libre de 39,993 tonneaux ont aussi fréquenté les bassins, où ils ont pris des chargements de bois de service et de planches. Le roulage du trafic a nécessité l'emploi de 2,657 wagons.

L'*Enchantress*, un steamer à hélice qui venait en détresse de Montréal, a débarqué son chargement de planches dans le bassin intérieur, et, après avoir été radoubé, l'a rembarqué et est parti pour la mer.

Mille exemplaires d'une brochure intitulée *The Port of Quebec, its facilities and prospects*, publiée par M. E. T. D. Chambers, du *Morning Chronicle* de Québec, et contenant une excellente description de ces travaux, ont été achetés et largement répandus par les commissaires.

AFFERMAGE.

Les seuls changements survenus sont que le magasin n° 7 situé sur le quai Wellington, autrefois occupé par MM. John Ross et Cie, et le magasin voisin n° 8, qui était vacant depuis quelques années, ont été donnés à bail à MM. E.M. Lennon et Cie, pour un terme de trois ans.

Les modifications (mentionnées dans le rapport de 1890) demandées par les compagnies de chemins de fer " Québec et Lac Saint-Jean " et " Québec, Montmorency et Charlevoix " dans le bail conclu en 1888 qui les autorisait à traverser la jetée, ont été finalement accordées, et les changements ainsi faits par les commissaires ont été confirmés par un arrêté du conseil. L'acte n'attend plus que la signature.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

Les commissaires n'ont pas été en situation d'entreprendre les réparations qu'il serait nécessaire de faire au quai de la Pointe-à-Carcy, mais ils espèrent pouvoir les exécuter dans le cours de l'été prochain.

Toutes les autres propriétés de la commission ont été fréquemment inspectées et tenues en bon ordre. Vous trouverez des détails à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur en chef.

LEST.

Nous avons obtenn, pendant l'année, 7,030 tonnes de matières à remblai provenant du lest des navires, et 343 tonnes provenant d'autres sources; elles ont coûté $685.15,—soit une moyenne de 9¼ c. la tonne.

Ce lest se composait presque tout entier de bonne pierre, et a été utilisé sur les différentes propriétés de la commission, comme suit :—Quai de la Pointe-à-Carcy, 3,110 tonnes; quai du brise-lames, 2,260 tonnes; quai du Grand-Tronc, 137 tonnes; ouvrages du havre, 1,660 tonnes; quai Atkinson, 1,012 tonnes, et quai Wellington, 94 tonnes.

PONT DE GLACE AU CAP-ROUGE.

Des préparatifs avaient été faits le printemps dernier pour faire sauter le pont de glace du Cap-Rouge s'il apportait des retards à l'ouverture de la navigation de bonne heure; mais la glace était partie avant qu'on jugeât nécessaire de donner effet à ces préparatifs, et les matières qui devaient servir en cette circonstance ont été emmagasinées par le lieutenant-colonel Montizambert pour être utilisées une autre fois.

CHARGES DE PRÉSIDENT ET DE SECRÉTAIRE–TRÉSORIER.

Le 16 mars, M. Edmond Giroux fut nommé président en remplacement de M. P. V. Valin, et lors de sa réélection comme commissaire, le 9 novembre, il fut unanimement confirmé dans la même charge.

M. James Woods, qui avait rempli les fonctions de secrétaire-trésorier depuis le mois de février 1890, fut, le 30 septembre, permanemment nommé à cette charge.

CHANGEMENTS DANS LE PERSONNEL DE LA COMMISSION.

Le 3 novembre, une communication fut reçue du sous-ministre de la marine, Ottawa, annonçant que par un arrêté du conseil en date du 4 octobre la nomination de tous les membres de la commission qui relevaient du gouvernement était révoquée et que les messieurs suivants :—

M. Edmond Giroux, M. Victor Chateauvert,
M. Arthur J. Turcotte, M. John Sharples,

étaient nommés à la place de MM. Thomas McGreevy, P. V. Valin et Joseph Bell Forsyth. Les nouveaux commissaires prirent leur siège pour la première fois à l'assemblée du 9 novembre.

DÉCÈS DU CAPITAINE FRANÇOIS GOURDEAU.

La mort, arrivée le 11 mai, du capitaine Gourdeau qui remplissait depuis seize ans les fonctions de maître de havre pour les commissaires, a causé à ces derniers le plus profond regret.

Le capitaine Gourdeau était un fonctionnaire capable, attentif et zélé, et sa mort les prive d'un employé dans lequel ils pouvaient reposer la plus entière confiance.

PETERS *VS* LES COMMISSAIRES DU HAVRE.

A son dernier terme, la cour suprême a rendu jugement en cette cause. Jusqu'ici les détails n'en sont pas encore venus aux commissaires.

COUPE DE GLACE.

Trente mille (30,000) blocs de glace, tous destinés à la consommation locale, ont été coupés pendant l'hiver de 1890-91,—soit quatre mille (4,000) blocs de moins que l'année précédente.

VISITE DU PRÉSIDENT À OTTAWA.

Le 17 septembre le président se rendit à Ottawa, accompagné de l'ingénieur en chef, dans le but de traiter avec le gouvernement les questions suivantes :—

Achat d'un feu occultant et entretien à venir des feux d'alignement du port; règlement des comptes du bassin de radoub et de la barge de levage ; règlement d'une réclamation pour l'espace occupé sur le quai du brise-lames et de la jetée par les bâtisses des immigrants; réparation du devant du quai de la Pointe-à-Carcy et approfondissement de la façade intérieure; interprétation et règlement du compte des débentures des commissaires.

Des entrevues eurent lieu, le 18, avec les honorables ministres de la milice, de la marine et des travaux publics, et avec M. Courtney, le sous-ministre des finances. Les questions plus haut énumérées y furent débattues.

Le feu occultant qui avait été acheté pour en faire un feu d'alignement, mais qui ne convenait pas, a été pris par l'honorable ministre de la marine, qui l'a fait livrer à l'agent de son ministère ici.

L'entretien des feux d'alignement du port fut aussi l'objet d'une discussion favorable, mais on attend le rapport de l'ingénieur en chef du ministère. Les autres matières restent à l'examen.

Au présent rapport sont annexés les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à votre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état des comptes de la commission pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

Bureau de l'ingénieur du havre,

Québec, 23 décembre 1891.

M. James Woods,

Secrétaire-trésorier

de la commission du havre, Québec.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des propriétés suivantes qui sont sous ma direction.

JETÉE LOUISE ET MUR TRANSVERSAL.

Devant la demande sans cesse croissante d'espace pour déposer la houille, il a été nécessaire, dans le cours de la dernière saison, de prolonger la plateforme qui se trouve à l'extrémité occidentale de la jetée et d'en construire une autre sur le mur transversal.

A la demande de la Compagnie de steamers Dominion, une partie du quai de l'est a été planchéié pour recevoir la houille.

A l'extrémité occidentale de la jetée une pièce de terrain, mesurant 120 x 60 pieds, a été donnée à bail à la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, qui doit en faire une cour à charbon.

Les voies de chemin de fer sur la jetée et le mur transversal ont été alignées et remblayées, et deux croisements ont été placés à l'intersection de la voie du mur transversal avec celles de la jetée.

Un nouvel hangar à fret, mesurant 200 pieds sur 38, a été construit sur le mur transversal, et l'espace de 100 pieds entre l'ancien hangar du nouveau a éte planchéié.

Sur le quai de l'est, l'espace de trois pieds de profondeur, au-dessous de la plate-forme en avant de la bâtisse de l'immigration, a été rempli de lest de navires, et une clôture a été construite de façon à isoler les immigrants lorsqu'ils débarquent. La chaussée entre les deux bâtisses de l'immigration a été élargie et macadamisée.

L'angle nord-est du quai de l'est a été réparé et rebordé. L'extrémité sud de ce quai a été aussi réparée deux fois pendant la dernière saison, car en trois occasions des navires l'avaient avariée en abordant.

De nouveaux poteaux d'amarrage en pin blanc ont été posés sur toute la longueur du mur de la jetée, et six anneaux d'ancrage seront ajoutés dans le bassin à flot avant l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Une quantité considérable de lest de granit a été entassée pendant la saison qui vient de finir ; on est actuellement à concasser ce granit avec du macadam pour le répandre sur les chaussées de la jetée et du mur transversal.

Une bouée d'amarrage a été placée dans le bassin à flot, vis-vis l'entrée, pour faciliter la sortie et l'entrée des navires.

Une nouvelle voie d'évitement a été posée à l'extrémité occidentale de la jetée, afin de donner plus d'espace aux compagnies de chemins de fer lorsqu'elles prennent des chargements de charbon.

Les compagnies de chemins de fer " Québec et Lac Saint-Jean " et " Québec, Montmorency et Charlevoix " ont, avec la permission des commissaires du havre, pris possession du lot de grève situé directement au nord de la rue Saint-André, entre les propiétés Drum et Dinning, et désigné sous le numéro 1989 du cadastre, qu'elles ont partiellement rempli pour y poser des voies jusqu'à leur nouvelle section sur la propriété Drum.

Le raccordement avec la voie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la rue Saint-André avec les lignes des commissaires sur la jetée a aussi été fait ; mais comme la saison était alors avancée, le remblai n'a pu être fini.

Le mode de fonctionnement du pont du mur transversal a été changé de façon à ce que le travail, qui exigeait auparavant quatre hommes, est fait maintenant par un seul.

Une tour de phare, munie d'un feu occultant Chance, Frères, a été érigée à l'angle nord-est du brise-lames ; et deux feux électriques rouges ont été placés au pied de la rue Sainte-Famille sur la batterie, dans le but d'indiquer la passe du chenal entre le brise-lames et l'île d'Orléans. Depuis, le feu occultant a été enlevé et transféré au ministère de la marine, et remplacé par un feu électrique rouge.

QUAI DE LA POINTE-À-CARCY.

Pendant la dernière saison tous les navires qui avaient à disposer de leur lest de pierre ont été amenés à le décharger dans ce quai, dont il reste encore une grande partie à remplir.

MAGASIN N° 7.

Cette bâtisse a reçu un nouveau toit en tôle du Canada.

MAGASIN N° 8.

Le mur du pignon est de cette bâtisse a été partiellement démoli et reconstruit, et jointoyé au ciment de Portland. Le toit en a été temporairement réparé et goudronné. A part cela, d'autres réparations moindres ont été faites.

L'eau a été retenue dans le bassin à flot pour la première fois l'année dernière le 26 mai, et elle y est restée jusqu'au 14 novembre, jour où les portes furent mises en quartiers d'hiver.

Le 15 septembre, la marée n'ayant pas monté suffisamment, les portes ne furent pas ouvertes le matin.

J'ai l'honneur, etc.,

St. GEORGE BOSWELL,

Ingénieur en chef.

RELEVÉ indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1891 (dressée sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par goélettes	735
do bateaux	601
do barges	108
do bateaux à vapeur	287
Tonnage	389,363
Equipages, hommes	15,259
Passagers	72,531

IMPORTATIONS AU PORT DE QUÉBEC.

ETAT des principales déclarations à l'entrée des navires de tous les ports canadiens pour la saison de 1891 (telles que faites à ce bureau).

Importations.		Quantité.	Importations.		Quantité.
Pommes	Barils.	48,828	Verrerie	Barils.	1,933
Bière et porter	"	14,838	"	Paniers.	1,062
"	Boucauts.	11,048	"	Caisses.	3,401
Amendes et noix	Sacs.	3,581	Verre	Caisses et boîtes.	26,821
Instruments aratoires		8,775	Peaux	Paquets.	6,858
Haches	Boites.	4,236	Chevaux		741
Biscuits	Caisses et boites.	45,629	Houblon.	Ballots.	685
"	Barils.	5,778	Hareng	Barils.	1,790
Eau-de-vie	Boites.	6,915	Quincaillerie	"	375
Bottes et souliers	"	6,903	"	Caisses et boîtes.	20,451
Cirage	"	5,375	Foin	Bottes.	62,300
Bœuf	Barils.	2,716	Fer	Paquets.	25,403
Orge	Boisseaux.	6,281	Cuir	Balles.	18,616
Son	Tonneaux.	525	Saindoux	Barillets.	21,196
"	Sacs.	2,170	Mécanismes	Paquets.	6,896
Balais	Paquets.	5,451	Macaroni	Boites.	14,885
Beurre	Barillets.	205	Allumettes	"	520
"	Lbs.	119,748	Eau minérale	Barriques.	465
Bluets	Boites.	18,081	Marbre.	Paquets.	1,040
Livres	Caisses et boites.	5,463	Clous et carvelles	Barillets.	32,619
Poudre à levain	Boîtes	10,364	"	Boîtes.	6,390
Briques	Mille.	1,027	Etoupe	Ballots.	445
Planches	Pièces.	623,001	Avoine	Boisseaux.	73,406
Ecorce	Cordes.	3,017	Ferraille.	Quintaux.	3
Cigares	Caisses.	3,938	Lard	Barils.	2,049
Fromage	Boites.	15,613	Pois	Boisseaux.	4,245
Faïencerie	Barils.	1,079	Pommes de terre	"	21,741
"	Paniers.	1,308	Raisins	Boîtes.	13,414
Café	Barils.	675	Riz	Sacs.	14,180
"	Sacs.	2,500	Râteaux	Paquets.	1,890
Bestiaux		6,855	Résine	Barils.	98
Houille	Tonneaux.	2,771	Réfrigérants		75
Maïs	Boisseaux.	6,492	Sucre	Barils.	15,710
Cordage.	Balles.	4,031	Bardeaux	Mille.	673
Tôle du Canada	Boîtes.	20,368	Moulins à coudre		2,414
Tapis.	Balles.	1,296	Amidon	Boîtes.	8,601
Champagne	Caisses.	6,969	Savon	Caisses et boîtes.	28,102
Raisin de Corinthe	"	14,376	Epices	" "	21,984
"	Barils.	494	Acier	Paquets.	11,534
Chandelles	Boîtes.	345	Graines de semence	Sacs.	3,642
Horloges	Caisses.	490	Pelles et bèches	Paquets.	6,730
Confiserie	Barils.	1,008	Carbonate de soude	Barils.	250
Pétrole	Gallons.	28,862	Balances		593
Drogues	Barils.	2,522	Manches de faulx	Paquets.	2,322
"	"	12,735	Papeterie	Caisses.	14,612
Madriers	Pièces.	770,148	Moutons.		1,181
Poisson, sec	Quintaux.	70	Saumon	Barils.	231
Œufs	Douzaines.	16,365	Dosses	Charges.	525
"	Barils.	90	Huile de loup-marin.	Gallons.	29,160
"	Boîtes.	5,780	Truite	Barils.	57
Anguille	Barils.	80	Thé	Boites.	27,757
Farine	"	19,124	Tabac	Barils.	1,209
"	Sacs.	54,465	"	Caisses et boîtes.	5,320
Volailles		1,930	Etain	Boîtes.	11,548
Plumes	Sacs.	784	Térébenthine	Barils.	962
Meubles	Charges.	2,783	Goudron	"	125
Fruits	Barils.	2,033	Vin	Boucauts.	2,625
Genièvre	Caisses.	13,855	"	¼ de paniers.	2,171
"	Barriques.	150	"	Barils.	9,445
"	Barils.	2,415	"	Caisses.	7,049
Glace	"	137	Whisky	Barils.	2,147
Grain	Sacs.	21,116	"	Caisses.	4,971
Poisson, vert	Barils.	2,766	Planches à laver	Paquets.	4,242
Verrerie	Boucauts.	61	Bois	Cordes.	20,645

JAMES WOODS, *secrétaire-trésorier.*

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

RELEVÉ indiquant le prix des travaux du havre jusqu'au 31 décembre 1891.

Nature des travaux.	Dépense totale, y compris l'intérêt, etc.	Réduction effectuée sous l'autorité de 51 Vic., ch. 6, représentant l'intérêt et le fonds d'amortissement payés à même le capital.	Montant du fonds d'amortissem. des commiss. du havre et accumulations qui, en vertu de 51 Vict., ch. 6, sont devenus partie du rev. cons. du Canada.	Réduction nette.	Prix net des travaux à date.	Somme totale reçue du gouvernement fédéral.	Somme totale votée.	Statuts autorisant la dépense.	Montant disponible	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	
Améliorations du havre	3,192,261 40	Int. 378,670 05 F.A. 17,329 95 396,000 00	223,929 23	Int. 154,740 82 S.F. 17,329 95 172,070 77	3,037,520 58	2,806,000 00	3,252,000 00	36 Vic., c. 62 43 do 17 45 do 47 47 do 9 49 do 19 50-51 do 41	446,000 00	Si la somme de $396,000 déduite de la dette en vertu de 51 Vic., ch. 6, est prise de la somme de $446,000 indiquée comme disponible, alors la somme serait réduite à $50,000. La dette de la commission s'élevant à $723,000, rachetée en vertu de 36 Vic., ch. 62, n'est pas incluse dans ce relevé.

Certifié JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1892.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ÉTAT COMPARATIF du revenu de la commission pour les années 1890 et 1891.

——	1890.	1891.	Différence en 1891.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Droits de tonnage	16,338 17	11,612 19	4,725 98	Diminution.
do d'importation	2,929 28	2,893 08	36 20	do
do d'exportation	5,616 68	4,195 10	1,421 58	do
do de havre	2,113 45	2,323 40	209 95	Augmentat.
Recettes des propriétés	33,807 68	34,161 47	353 79	do
Intérêt	702 79	809 61	106 82	do
Lots de grève et en eau profonde	1,977 37	1,977 37	....	
Divers	....	232 60	232 60	do
	63,485 42	58,204 82	5,280 60	Diminution.

DT. REVENU ET DÉPENSES. AV.

1891.		$ cts.	$ cts.	1891.		$ cts.	$ cts.
31 déc	Droits de tonnage		11,612 19	31 déc	Appointements des employés		10,321 96
	do d'importation		2,893 08		do sténographes		482 00
	do d'exportation		4,195 10		Frais judiciaires		859 55
	do de havre		2,323 40		Rapport et annexes, 1890 et 1891		707 15
	Recettes provenant des propriétés		34,161 47		Dépenses sur les propriétés		15,196 06
	Lots de grève et en eau profonde		1,977 37		Auditeurs pour 1890		200 00
	Intérêt		809 61		Service de maître de havre		411 75
	Divers		232 60		Enlever la glace du Cap-Rouge		50 65
	Profits et pertes		3,547 06		Ferronnerie et plombage		106 60
					Arrangement des dommages avec le navire *Ferdinand*		418 70
					Cartes du havre		72 60
					Brochures descriptives, havre de Québec		100 00
					Divers		3,904 86
					12 mois d'intérêt		28,920 00
			61,751 88				61,751 88

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BILAN, 31 décembre 1891.

Dr.

1891.		$ cts.	$ cts.
31 déc.	Meubles de bureau		3,471 57
	Montant au débit des concessionnaires des lots de grève et en eau profonde		43,963 97
	Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, etc.		11,547 08
	Quai du brise-lames		220,684 93
	do de la Pointe-à-Carcy		276,522 31
	do des Indes Orientales		48,552 99
	do du Grand-Tronc		15,740 32
	do Wellington		86,541 85
	do d'Atkinson		51,103 20
	do de Reyna		9,918 29
	Améliorations du port		3,037,520 58
	En caisse	958 26	
	En dépôt	33,006 72	
			33,964 98
	Compte de vérins		394 87
	Bateau-chèvre		5,644 45
	Bassin de radoub, revenu		5,909 54
	Compte d'outils		1,780 00
	do d'ancres		90 00
	Effets en portefeuille		1,862 01
	Compte indéterminé		2,696 96
			3,857,909 90

Av.

1891.		$ cts.	$ cts.
31 déc.	Lots de grève et en eau profonde		54,706 31
	Receveur général		43,380 00
	Compte de taxes		3,908 03
	Débentures du havre de Québec		3,529,000 00
	Profits et pertes		226,915 56
			3,857,909 90

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1891, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

QUÉBEC, 10 janvier 1892.

QUÉBEC.

Dr. — ÉTAT de l'actif et du passif d'après bilan jusqu'à date. — Av.

1891.	Actif.	$ cts.	$ cts.
31 déc.	Biens-fonds—		
	Quai du brise-lames	220,684 93	
	do de la Pointe-à-Carcy	276,522 31	
	do des Indes Orientales	48,552 99	
	do du Grand-Tronc	15,740 32	
	do Wellington	86,541 85	
	do d'Atkinson	51,103 20	
	do de Reynar	9,918 29	
			709,063 89
	In re Lots de grève et en eau profonde		
	Capital aux divers débits	35,162 48	
	Arrérages d'intérêt jusq. 24 juin 1891	8,801 48	
	do do 24 déc. 1891	988 68	
			44,952 65
	Loyers, quaiage, etc.—		
	Au débit du capital d'après le bilan	11,547 08	
	A percevoir mais non dû	1,708 28	
			13,255 36
	Argent—		
	En caisse	958 26	
	En banque	33,006 72	
			33,964 98
	Gouvernement fédéral—		
	Bateau-chèvre	5,644 45	
	Bassin de radoub	5,909 54	
			11,553 99
	Améliorations du port		3,037,520 58
	Vérins en réserve		394 87
	Outils en réserve		1,780 00
	Mobilier de bureau		3,471 57
	Ancres en réserve		90 00
	Effets en portefeuille		1,862 01
			3,857,909 90

1891.	Passif.	$ cts.	$ cts.
31 déc.	Débentures du port de Québec	3,529,000 00	
	Receveur général	43,380 00	
	Corporation pour taxes	3,908 03	
			3,576,288 03
	Surplus.		
	Composé comme suit—		
	Lots de grève et en eau profonde	54,706 31	
	Profits et pertes	226,915 56	
			281,621 87
			3,857,909 90

J. A. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du port de Québec, le 31 décembre 1891, et que nous l'avons trouvé exact.

A GABOURY, } *auditeurs.*
A. AHERN, }

QUÉBEC, 19 janvier 1892.

ANNEXE No 19

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1891.

Dt. BILAN GÉNÉRAL. Av.

1891.		$ cts.	1891.		$ cts.
31 déc.	Propriété des quais	43,073 72	31 déc.	Découvert à la banque	40,649 03
31 do	Elévateur	10,250 00	31 do	Profits et pertes	13,289 80
31 do	Meubles de bureau	581 31			
31 do	Ch. de fer can. du Pac., solde	10 00			
31 do	Argent en caisse	23 80			
		53,938 83			53,938 83

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1891.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de port.

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

MORGAN BALDWIN,
Maître de port.

ARTHUR B. LEE,
J. H. G. HAGARTY,
J. T. MATHEWS,
THOS. ALLAN,
R. H. GRAHAM.
Commissaires.

TORONTO, 5 janvier 1892.

ETAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour l'année 1891.

1891.	Recettes.	$ cts.	1891.	Dépenses.	$ cts.
1er janv.	Argent en caisse	11 17	1er janv.	Découvert à la ba'q. de Toronto.	7,378 04
31 déc.	Cie du ch. de fer C. du Pacifiq.	6,002 50	31 déc.	Brise-lames au quai de la Reine.	39,598 50
31 do	Droits de port	10,551 82	31 do	Dragage	4,611 49
31 do	Amendes	40 00	31 do	Appointements	2,600 00
31 do	Découvert à la banque de Toronto.	40,649 03	31 do	Intérêt	1,304 30
			31 do	Dépenses de bureaux et loyer	682 23
			31 do	Frais	300 00
			31 do	Assurance	128 00
			31 do	Phares, bouées et balises	123 32
			31 do	Frais judiciaires	192 82
			31 do	Impressions et papeterie	36 62
			31 do	Répar. au quai de la Reine	21 60
			31 do	Adresse à lady Macdonald	15 00
			31 do	Nouveaux meubles	237 10
			31 do	Enregistrement	1 70
			31 do	Argent en caisse	23 80
		57,254 52			57,254 52

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1892,

ETAT de compte détaillé.

1891.		$ cts.	$ cts.
	COMPTE D'AMEUBLEMENT.		
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 197	844 21	
28 fév.	Nouvel ameublement, d'après facture	159 10	
10 mars.	do do	78 00	
		1,081 31	
	Montant biffé pour usure	500 00	
			581 31
	COMPTE DE PROPRIÉTÉ.		
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 408	43,072 02	
25 fév.	Coût pour l'enregistrement de patente	1 70	
			43,073 72
	INTÉRÊT.		
31 déc.	Intérêt sur découvert à la banque		1,304 30
	ASSURANCE.		
21 janv.	Primes sur phares	8 00	
31 juill.	do élévateurs	120 00	
			128 00
	COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.		
31 déc.	Loyer de terrain pour élévateur	3,000 00	
31 do	do quai de la Reine, et intérêt	3,002 50	
	Balance due à compte de l'intérêt	10 00	
			6,012 50
	DRAGAGE.		
31 déc.	R. McDonald, à l'entreprise	3,760 00	
31 do	F. B. McNamee do	33 00	
31 do	R. T. Sutton do	250 00	
31 do	Compagnie de cale sèche, allocation	200 00	
31 do	Plongeur, chenal du quai de la Reine	48 00	
31 do	K. Tulley, honoraires d'ingénieur	200 49	
31 do	Commis marqueur, G. W. F. Shaw	66 00	
31 do	do T. F. Freeman	54 00	
			4,611 49
	ÉLÉVATEUR.		
1er janv.	Montant d'après le grand-livre, page 408		10,250 00
	FRAIS DE GESTION.		
janv ..	Honoraires des commissaires	250 00	
	do auditeurs	50 00	
			300 00
	IMPRESSION ET PAPETERIE.		
10 mars.	Compte du *Mail* pour 250 états annuels	17 50	
30 juin.	do circulaires et affiches	7 25	
31 déc.	Menus déboursés, encre, plumes et timbres-poste	11 87	
			36 62
	APPOINTEMENTS.		
31 déc.	Morgan Baldwin, maître de port	1,200 00	
31 do	C. W. Postlethwaite, sous-maître de port	800 00	
31 do	Capitaine Taylor, do do	600 00	
			2,600 00

ETAT de compte détaillé—*Suite.*

1891.	PHARES, BOUÉES ET BALISES.	$ cts.	$ cts.
	Placer et relever des bouées	56 75	
	Peinture et huiles, etc	9 30	
	Annonces pour soumissions	13 50	
	Gaz pour les phares	77 54	
	Nouveau maréomètre	35 00	
	Réparation de l'ancien maréomètre	26 48	
	Menus frais pour réparations de la girouette et affichage de placards	4 75	
		223 32	
	Payé au département de l'aqueduc, à l'entreprise	100 00	
			123 32
	DÉPENSES DE BUREAU.		
	Loyer	520 83	
	Frais de transport	12 50	
	Ajustage, gaz et lumière électrique	33 90	
	Loyer de deux téléphones pour l'année	94 18	
	Menus déboursés, taxe d'eau, cadres, etc	20 82	
			682 23
	BRISE-LAMES AU QUAI DE LA REINE.		
	Medler et Arnot, à l'entreprise	37,155 70	
	K. Tulley, honoraires de mécanicien	1,924 80	
	Commis contrôleur, D. P. Ross	528 00	
			39,598 50

DT. PROFITS ET PERTES. AV.

1891.	$ cts.	1891.	$ cts.
Brise-lames au quai de la Reine	39,598 50	Balance d'après le grand-livre, folio 411	46,799 36
Dragage	4,611 49	Droits de port pour l'année	10,551 82
Appointements	2,600 00	Ch. de fer du Pac. canadien—Loyer	6,012 50
Intérêt	1,304 30	Amendes, infraction des règlements	40 00
Dépenses de bureau et loyer	682 23		
Frais—Honorair. des commiss. et audit.	300 00		
Assurance	128 00		
Phares, bouées et balises	123 32		
Honoraires d'avocat et frais judiciaires	192 82		
Montant périmé sur le compte du mobil.	500 00		
Impressions et papeterie	36 62		
Répar. de la mais. sur le quai de la Reine	21 60		
Adresse à lady Macdonald	15 00		
Balance au crédit des profits et pertes	13,289 80		
	63,403 68		63,403 68

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASSETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 5 janvier 1892.

ÉTAT COMPARATIF.

Arrivages par vapeurs et navires pendant les années 1890 et 1891.

Nature des marchandises.		1890.	1891.
Marchandises en général	tonneaux.	10,798¼	11,779¼
Houille	do	160,162	162,734
Chevaux et bêtes à cornes		454	283
Grain	boisseaux.	116,850	98,790
Pierre à meule	tonneaux.	5,641	5,375
Sable pour construction	do	794	543
Lattes et cercles		100,000	....
Bois de chauffage	cordes.	564	....
Pierre	toises.	3,172½	3,836
Fruits	barils.	1,697	9,980
do	boîtes.	4,223	9,425
do	paniers.	75,100	167,760
do	sacs.	59	183
Bois de service	pieds M.P.	574,540	20,400
Briques		200,000	109,000

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de port.

Toronto, 6 janvier 1891.

QUARANTE ET UNIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du havre de Toronto :

Messieurs,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1891.

La glace est partie de la baie le 16 février, mais s'est reformée le 1er mars et les gens y patinaient le lendemain. La débâcle arriva et la baie était libre le 20 mars ; elle l'est resté depuis, le présent hiver étant exceptionnellement doux.

Le premier arrivage a été celui du *Coral*, chargé de pierre, et commandé par le capitaine Blower, qui reçut le chapeau d'usage. Le dernier arrivage, le 14 décembre, a été celui du propulseur *T. D. Stinson*, capitaine H. Maitland, venant de Charlotte, avec 442 tonnes de houille pour la Compagnie de houille du Canada.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,406, soit deux d'augmentation sur ceux de l'an dernier

	1891	1890	Augmentation.	Diminution.
Vapeurs chargés	1,038	1,210	....	172
" lèges	8	1	7	
Propulseurs chargés	137	80	57	
" lèges	114	110	4	
Goélettes chargées	1,068	960	108	
" lèges	41	43	....	2

Ont hiverné dans ce port 16 navires : 19 goélettes, 12 bateaux à vapeur, 9 yachts à vapeur, 20 yachts à voile, 10 bacs et remorqueurs, 8 propulseurs et barges, 4 dragueurs et 16 chalans.

Comme on le verra par les états ci-joints, les recettes de l'année, y compris l'argent en caisse, ont été de $16,605.49. Les dépenses ordinaires pendant la même période ont été de $10,277.98, laissant à notre crédit un solde de $6,327.51.

Des dépenses extraordinaires pour le brise-lames ouest, qui se montent à $39,589.50, ont augmenté le découvert à la banque de $7,378.04 qu'il était au 1er janvier 1891, à $40,649.03 le 1er janvier 1892. La banque a, comme garantie accessoire pour cette somme, $50,000 valant d'obligations de la commission du havre.

La quantité de houille reçue par navires a été de 162,734 tonnes d'anthracite, ce qui fait 2,602 tonnes de plus que l'année dernière.

La quantité de houille apportée par chemins de fer, d'après les relevés de la douane, a été de 179,060 tonnes de charbon bitumineux, de 187,637 tonnes d'anthracite. Quantité totale arrivée par navires et chemins de fer: 419,431 tonnes, ou 18,148½ de plus que l'année dernière.

Les travaux au chenal de l'ouest, commencés l'automne dernier, ont été terminés en conformité des plans et devis, quoique je sois d'avis qu'il faille un caisson de plus à l'extrémité est, dans la direction sud, pour empêcher les éboulis à cet endroit. Les entrepreneurs, Medler et Arnot, ont exécuté leurs travaux d'une manière satisfaisante.

Sir Hector Langevin avait promis d'aider la commission dans ses travaux jusqu'à concurrence de $20,000, mais quand il résigna il oublia d'en laisser quelque mention au département, ce qui était fort embarrassant pour les commissaires; mais ceux-ci, en exposant la chose au ministre intérimaire, l'honorable M. Frank Smith, et en sollicitant son assistant, reçurent de lui la promesse de $10,000 pour les travaux en question cette année, et il m'a dit avoir donné un ordre à cet effet il y a dix ou douze jours, mais jusqu'ici on n'a rien reçu.

L'eau a été très basse cette année, ce qui a causé assez d'embarras dans les chenaux et aux quais. Comme il y en a beaucoup sous l'impression que cet état de choses est sans précédent, il peut n'être pas sans intérêt de donner une idée de la crue et de la baisse annuelle de l'eau depuis 1854.

Je dois d'abord observer que quand le capitaine Richardson, le premier maître de port, établit son zéro au quai de la Reine, l'eau était basse, et on me dit qu'il ne croyait pas qu'elle baisserait davantage. Il y avait alors au bout de la rue qui descend au quai, neuf pieds d'eau de profondeur, et à ce point il marqua son zéro, ce que depuis on a toujours continué, bien qu'il n'y ait pas maintenant neuf pieds d'eau à cet endroit. De 1854 à 1864 l'eau s'est tenue au-dessus de zéro; en 1865 elle était à zéro le 27 décembre et elle continua à baisser jusqu'au 15 février, où elle se trouva à 7 pouces au-dessous de zéro; en 1866 elle monta à 20 pouces au-dessus de zéro le 17 juin, baissa à 12 pouces au-dessus de zéro en octobre, puis monta à 38 pouces au dessus de zéro le 17 juin 1867, baissa à 5 pouces au-dessous de zéro le 26 décembre, et continua de baisser jusqu'au 6 février 1868, où elle était à 12 pouces au-dessous de zéro; l'année suivante elle monta à 18 pouces au-dessus le 1er juillet, et baissa à 1 pouce au-dessous en décembre; le 5 février elle avait baissé d'un autre pouce, pour commencer ensuite à monter jusqu'au 28 juillet, où elle était à 27½ pouces au-dessus; elle baissa à 14 pouces au-dessus le 8 novembre, pour monter à partir de cette date jusqu'à ce qu'elle atteignit le point le plus élevé dont on ait conservé la mémoire, 47 pouces au-dessus de zéro le 6 mai 1870; elle baissa à 12 pouces au-dessus de zéro le 29 décembre, à 7½ au-dessus en février, monta à 26 pouces au-dessus le 4 mai, baissa à 6½ pouces au-dessous le 29 décembre, et continua à baisser jusqu'à ce qu'elle fut montée à 16½ pouces au-dessus le 19 mars. Dans cette année là, 1872, elle ne monta qu'à 3½ pouces au-dessus de zéro le 22 juin; elle baissa le 23 décembre à 12½ pouces au-dessous de zéro, puis elle se mit à monter, et le 26 mai elle était à 23 pouces au-dessus; le 22 novembre elle était à 5 pouces au-dessus; elle monta ensuite jusqu'au 11 juin, où elle était à 29 pouces au-dessus; le 30 décembre elle était à 5 pouces au-dessous, et le 17 février à 15 pouces au-dessous de zéro. L'année suivante on a eu l'eau la plus haute le 24 juin, elle était à 12 pouces au-dessus de zéro; le 17 décembre, à 4 pouces au-dessous; puis elle monta et atteignait 41 pouces au-dessus le 8 juillet, pour baisser ensuite jusqu'en février 1877, à 4½ pouces au-dessus; le 28 avril elle était montée à 18½ pouces au-dessus, baissée le 18 novembre à 1½ pouce au-dessous, montée le 14 décembre à 25 pouces au-dessus. L'année suivante, 1879, l'eau baissa le 30 octobre à 7½ pouces au-dessous de zéro, monta le 4 juin à 19 pouces au-dessus, et elle était, le 31 décembre, à 7 pouces au-dessous; le 8 juin 1881, à 15 pouces au-dessus, et le 7 décembre, à 7 pouces au-dessous; en juin 1882, à 29½ pouces au-dessus; le 7 décembre, à 2 pouces au-dessous; en 1883, le 16 juillet, à 37 pouces au-dessus; le 27 décembre, à 11 pouces

au-dessus; en mai 1884, à 40 pouces au-dessus; le 14 novembre, à 9 pouces au-dessus; elle baissa à 4 pouces au-dessus de zéro le 10 mars, monta de nouveau à 34 pouces au-dessus le 7 août, baissa à 23 pouces au-dessus le 3 décembre; elle monta ensuite et atteignit son point le plus élevé après celui de 1870, 46 pouces au-dessus de zéro, le 10 mai 1886; le 19 janvier 1887 elle était à 12½ pouces au-dessus et ne baissa pas au-dessous de zéro jusqu'en novembre 1889, où elle était à 1 pouce au-dessous; le 21 juin 1890, où elle était à 37 pouces au-dessus de zéro, et baissa ensuite à 26 pouces; cette année, 1891, la plus haute a été à 29 pouces au-dessus de zéro le 2 mai, a marqué 13½ pouces au-dessous le 16 décembre, et est restée au-dessous de zéro le reste de l'année. La moyenne pour cette année a été de 11$\frac{6}{7}$ pouces au-dessus de zéro.

Dans mon dernier rapport, je disais que les entrepreneurs, MM. Conlon, avaient répudié leur contrat lors du certificat final et que l'argent avait été déposé en cour. L'affaire a été plaidée de bonne heure cette année et les commissaires ont obtenu gain de cause.

Les feux d'alignement sur le quai de la Reine et le phare de l'île ont été allumés le 13 mars, 5 jours plus tard que l'an dernier, et discontinués le 16 décembre, 3 jours plus tard que l'an dernier.

Les bouées ont été posées dans le chenal de l'ouest le 31 mars, autour de la Pointe le 8 avril, et dans le chenal du Don le 17 avril. Elles étaient toutes enlevées le 25 décembre.

Le 17 janvier, le bureau du havre a été transféré de la rue Bay à sa situation actuelle, édifice de la Chambre de Commerce, où il paraît donner satisfaction à tous les intéressés.

Les travaux publics ci-après à l'île ont été exécutés sous la direction de M. E. B. Temple, l'ingénieur dirigeant. On a encore protégé par de la grosse pierre 253 pieds linéaires du brise-lames sur le devant du lac, ce qui fait aujourd'hui 5,603 pieds complètement achevés.

On a encore protégé par de la menue pierre 1,000 pieds de brise-lames du côté de la baie.

On a fait l'immersion d'un caisson à l'extrémité ouest des travaux pour protéger la grève contre la mer à cet endroit.

Les entrepreneurs des travaux du chenal de l'est ont à présent 27 caissons en place et 10 autres dont la construction est plus ou moins avancée. On a construit et rempli de pierre 650 pieds linéaires de superstructure.

On a tenu un chenal ouvert pendant la saison de la navigation et les navires l'ont suivi.

On a fait retentir le cornet de brume dans trente-trois jours cette année.

Je me plais à attester l'habileté et le zèle avec lesquels mes adjoints, M. C. W. Postlethwaite et le capitaine Taylor, se sont acquittés de leurs devoirs.

MORGAN BALDWIN,
Maître de port.

4 janvier 1892.

TRAVAUX DU HAVRE DE TORONTO.

TORONTO, 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport qu'on a fait les quantités suivantes de dragage aux cales de construction et dans les chenaux de l'ouest et du Don. Les entrepreneurs étaient MM. Manning et Macdonald, et le prix, de 12½ centins par verge cube.

Cale de construction de Rogers, près la rue Berkeley..	4,026	vgs cub.
" " Reid " " ...	800	"
Chenal du Don....................................	5,300	"
Cale de construction de la Compagnie de houille d'Ontario, rue Church..........................	1,000	"
Cale de construction de Snarr, rue Church............	450	"
" de la rue Princess................	6,600	"
" de la Compagnie Conger........	100	"
Total..	18,276	

Outre diverses journées de travail aux chenaux de l'ouest et du Don, donnant un total de $1,608.50 pour ces journées. Les travaux au brise-lames ont été continués par les entrepreneurs, MM. Medler et Arnot, pendant la dernière saison, et complétés à la date spécifiée, c'est-à-dire le 1er novembre dernier. Le brise-lames a 1,534 pieds 6 pouces de long, 20 pieds de large et 21 pieds de haut; il est rempli de pierre à partir de 8 pieds du fond jusqu'au niveau de 15 pieds; les caissons des extrémités ont été remplis jusqu'au planchéiage. Le chenal a 354 pieds de largeur entre le quai de la Reine et le brise-lames: la profondeur de l'eau est de 14 pieds quand le niveau du lac est de 2 pieds au-dessus de zéro. L'honorable M. Frank Smith, ministre intérimaire des travaux publics, et l'honorable Mackenzie Bowell, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, accompagnés du sous-ministre et de l'ingénieur intérimaire des travaux publics, ont dernièrement inspecté le brise-lames et ont donné leur approbation aux travaux.

Par un coup de vent de l'est à l'automne, avant l'achèvement des travaux, j'ai compté au moins sept navires mouillés le long du quai de la Reine, au lieu de l'être, comme de coutume, sous le vent de l'île, ce qui prouve que cette amélioration offre un havre de refuge sûr pendant les coups de vent d'est. Je remarque aussi que le niveau du lac pendant le mois de novembre a été le plus bas dont il ait jamais été fait mention; la moyenne était d'environ neuf pouces au-dessous de zéro.

A propos des dépenses annuelles de dragage, j'appelle l'attention de la commission sur le tableau suivant de l'écoulement des immondices et la liste des égouts, que j'extrais du rapport de l'ingénieur de la ville, M. G. Cunningham, portant la date du 23 novembre 1891.

Situation des égouts.	Dimension des égouts.	Population.	Pieds cubes par jour.
Creek Garrison	7 pds 6 pcs de diam.	39,014	400,450
Rue Yonge	3 pds 6 pcs x 5 pds.	17,186	305,683
Rue Fort-Rouille	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	3,168	45,072
Rue Bay	2 pds x 3 pds.	572	24,105
Rue Sherbourne	2 pds 6 pcs x 5 pds.	4,595	49,016
Rue Berkeley	2 pds x 3 pds	1,045	15,682
Rue Dufferin	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	6,160	82,800
Rue Bathurst	3 pds 9 pcs x 2 pds 6 p.	11,125	103,046
Rue Church	2 pds 8 pcs x 4 pds.	6,368	96,768
Creek Rosedale	6 pds 6 pcs de diam.	8,732	118,440
Rue Parliament	3 pds 6 pcs x 5 pds.	9,832	116,395
Rue Cherry	2 pds 8 pcs x 4 pds.	11,300	102,153
Rue Queen-Est	2 pds 4 pcs x 3 pds 6 p.	7,238	101,616
Rue Brock	4 pds x 5 pds 6 pcs.	14,213	168,624
Rue Simcoe	4 pds 3 pcs de diam.	19,265	135,043
Avenue de l'Est	2 pds x 3 pds.	1,166	12,720
Avenue Carlaw	18 pcs de diamètre	1,040	11,520
Egouts moindres	Dimensions diverses	10,933	172,600
Totaux		181,220	2,150,401

En sus de ce qui précède, il y a divers égouts se déchargeant dans la rivière Don, qui ne sont pas mentionnés, à moins qu'ils ne soient compris dans les égouts moindres du tableau ci-dessus. La décharge de 2,150,401 pieds cubes par jour s'élève à 13,404,415 gallons, à peu près la moyenne quotidienne de la distribution d'eau. D'après une estimation faite par M. H. M. Cadell, de Grange, et lue devant la Société Royale Ecossaise des Arts le 27 avril 1891, sur le système international de la purification de l'eau et des matières qui s'écoulent par les égouts, 1,000,000 de gallons de ces matières produisent 26 tonnes de fange, ou 3 tonnes d'immondices sèches. En supposant qu'un tiers à peu près de ce que les égouts de la ville déchargent chaque jour se compose de ces matières, soit 4,000,000 de gallons, ils écouleraient dans la baie de Toronto et dans les alentours environ 12 tonnes par jour, ou 4,380 tonnes par année de matières solides pour une population de 181,220 habitants. Je ne regarde

pas cette estimation comme excessive, attendu que le dragage des différentes cales de construction et du chenal du Don a été, cette année, d'environ 20,000 verges cubes, et de plus, la ville a dragué les cales Young, Church et autres à la sortie des égouts, à peu près 5,000 verges cubes, soit en tout 25,090 verges cubes, ce qui est une estimation annuelle modérée.

Par suite de la rapide augmentation de la population, l'écoulement des résidus de la ville devient une affaire fort importante et dispendieuses. Je partage l'opinion exprimée par l'ingénieur de la cité dans son récent rapport sur la réclamation de la baie d'Ashbridge, qu'on prenne des dispositions pour la construction de l'égout collecteur proposé, par lequel les immondices en question seraient convoyées dans le lac à l'est, et les baies débarrassées de cette infection insalubre.

Je demeure votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

M. A. B. Lee,
Président de la commission du havre de Toronto.

ANNEXE No 20.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Belleville, 11 janvier 1892.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Les commissaires du havre de Belleville ont l'honneur de vous transmettre ci-joint un état des recettes et dépenses se rattachant au havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

On observera que les recettes provenant des droits de havre sont bien moindres que celles de l'an dernier pour les raisons données par le maître de port dans son rapport annuel ci-inclus.

Le décès du ci-devant maître de port, Alexander Waters, au commencement de 1891, a nécessité la nomination d'un successeur à ce poste. La commission du havre, après s'être soigneusement enquise des aptitudes des divers postulants, a donné cette place au titulaire actuel, Daniel Collins, avec le traitement annuel de cinq cents piastres.

M. Collins a donné caution (lui-même pour mille piastres et deux autres cautions de cinq cents piastres chacune) pour le fidèle accomplissement de ses devoirs.

Quant à la continuation des travaux pour protéger les rives de l'île Mill, commencés dans l'automne de 1890, et désignés sous le titre d'Amélioration de l'île Mill, les commissaires du havre ont l'honneur de dire que ces travaux ont beaucoup avancé dans le cours de l'année dernière, et qu'ils sont maintenant près d'être terminés.

Les travaux en question ont été faits solidement et avec économie, et empêcheront, à ce qu'ils croient, de nouveaux éboulis de l'île dans le havre.

Ci-incluse est une description par le surintendant, M. W. W. Lee, de ces travaux qui, les commissaires l'espèrent, auront votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serbiteur,

GEO. WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre de Belleville.

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings.
Savoir :

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement :

1. Que je suis président de la Commission du havre de Belleville.

2. Que ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la Commission du havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

3. Que cet état tel qu'il est dressé est exact et fidèle.

4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou n'y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 13e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1892.

J. PARKER THOMAS,
Notaire public.

GEO. WALLBRIDGE.

ÉTAT des recettes et dépenses de la Commission du havre de Belleville, pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

DT. AV.

Recettes.	$ cts.	Dépenses.		$ cts.
Droits de havre perçus dans l'année, d'après l'état du maître de port...	2,678 29	Jetées et bouées -Enlèvement des jetées du chenal de la rivière et leur remise en place, aussi pose des bouées....		168 75
Intérêt sur le solde en banque........ .	81 47	Amélioration à l'île Mill B		
		Déblais de dragage déposés sur l'île	$1,662 82	
		Compte de main-d'œuvre et fournitures...........	593 98	
				2,256 80
		Salaires		
		Maitre de port (pour 9 mois)	366 68	
		Commis de la taille (passage des billots par les estacades)	109 00	
				475 68
		Dépenses de bureau		
		Loyer d'emplacement (pour le bureau)	5 00	
		Papeterie, impressions....	3 95	
		Frais de port, etc....... .	11 45	
		Combustible.	4 00	
				24 40
	2,759 76			2,925 63
Solde en caisse, 1er janvier 1891	3,729 77	Solde en caisse (déposé en banque)....		3,563 90
	6,489 53			6,489 53

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings,
Savoir :

A propos du rapport du maître de havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Je, Daniel Collins, maître de havre, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solenellement :—

1. Que je suis maître de port dans la ville de Belleville.

2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' " Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 13e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1892.

D. COLLINS.

J. PARKER THOMAS,
Notaire public.

A l'honorable
Ministre de la marine et de pêcheries.

MONSIEUR,—Le soussigné, maître de havre de la cité de Belleville, a l'honneur de présenter le rapport suivant pour l'année expiré le 31 décembre 1891 :—

Droits d'importation sur 14,062 tonnes de houille	$ 1,406	20
" " 3,384¼ tonnes de marchandises générales	338	82
Droit perçu sur goélettes et barges, jusqu'au 1er juillet	28	00
" " vapeurs, jusqu'au 1er juillet	102	00
Droit d'exportation sur 163,084 boisseaux de grain	203	85
" " 342⅘ tonnes de marchandises	34	28
Droits de havre sur billots, etc., passant par l'estacade	565	14
	$ 2,678	29
Droits de havre sur billots, etc., dus par MM. Gilmour et Cie, Trenton	$ 386	60

Total des droits perçus sur importations	$ 1,875	02
" " exportations	238	13
" " billots, etc	951	74
	$ 3,064	89

On remarquera que les droits ont été pendant cette saison bien moindres que de coutume. Cela est dû en grande partie à ce que l'eau a été très basse pendant cette saison dans nos rivières, ce qui a empêché les billots, etc., d'arriver à notre port. Les droits provenant de cette source n'ont été que de $951.74, contre $1,983.29 à la dernière saison. Une autre cause de la diminution des recettes du havre, c'est que de grandes quantités de grain, d'œufs et d'autres produits ont été envoyées par chemin de fer à Montréal pour être expédiées en Grande-Bretagne, au lieu d'être (comme dans les années précédentes) envoyées par eau à des ports des Etats-Unis.

Un des résultats de l'ouverture du canal Murray, c'est que les grands steamers de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario ont régulièrement fait escale à ce port durant la dernière saison dans leurs voyages en destination de l'ouest.

Cependant, à cause de la baisse exceptionnelle de l'eau, on a quelque difficulté au sujet de ces steamers, et d'autres grands navires à leur entrée au port et à leur sortie; on peut obvier à ces difficultés en faisant du dragage; grâce à cela ils pourraient épargner du temps, et peut-être que cette amélioration les engagerait à faire escale dans leurs voyages en destination de l'est, ce qui serait d'un grand avantage pour les citoyens de Belleville.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. COLLINS,
Maître de havre.

BELLEVILLE, 31 décembre 1891.

BELLEVILLE, 1er janvier 1892.

M. GEO. WALLBRIDGE,
Président de la Commission du havre,
Belleville, Ontario.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des travaux exécutés à l'île Mill pendant l'année expirée le 31 décembre 1891.

La partie achevée est d'environ 1,500 pieds linéaires de longueur. La partie inachevée est d'une longueur d'à peu près 500 pieds.

En faisant cette levée pour la protection de l'île Mill on a enlevé tous les débris, et la levée proprement dite a été construite sur une fondation solide en gravier. Ceci s'applique à tout le côté ouest de l'île et tout autour de l'extrémité inférieure de cette île jusqu'à la station n° 23 du côté est.

A partir de la station n° 23 du côté est en gagnant le nord, nous avons utilisé les vieux caissons pour la fondation. On l'a fait en enlevant tous les débris et en dégarnissant tous les anciens caissons jusqu'à l'extrême étiage (exceptionnellement bas cette saison), pour enlever ensuite le plancher des caissons et les remplir solidement de pierre; puis on a construit la levée sur la surface des caissons, le tout formant une digue très solide et permanente.

Toute l'étendue de la levée est en outre protégée par un mur épais en pierre perdue, variant de 5 à 8 pieds de largeur à la base avec une largeur uniforme de 3 pieds au sommet.

La partie inachevée sur le côté est de l'île est terminée sur une moyenne de 3 pieds 6 pouces au-dessus de l'étiage, de sorte que quand nous pourrons avoir les matériaux à la prochaine saison, il suffira de quelques jours pour compléter la levée proprement dite.

Entre les stations nos 13 et 12, du côté est de l'île, les anciens enrochements s'étendent au nord jusqu'à l'extrême bout nord de l'île, et de là du côté ouest jusqu'à la station n° 3.

En conformité de vos instructions, ces vieux enrochements seront débarrassés de tous débris, le planchéiage en sera enlevé, et ils seront ensuite remplis de pierre.

On a déjà fait une quantité considérable de ces travaux, en commençant aux stations 14 et 13, et opérant dans la direction de l'extrémité nord de l'île.

On a complètement démoli le vieux moulin, et on a employé comme pierre perdue la pierre convenable à cet effet, le reste a servi à la construction de la levée.

Le tout respectueusement soumis.

W. W. LEE.
Surintendant.

ANNEXE No 21.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
TROIS-RIVIÈRES, 15 mars 1892.

MONSIEUR,—Par ordre de la commission du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, l'état des recettes et des dépenses de cette commission pour l'année expirée le 31 décembre 1891, ainsi qu'un relevé comparatif du commerce et de la navigation de ce port pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEORGE BALCER,
Secrétaire.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et déboursés.

RECETTES.

Du percepteur des douanes, Trois-Rivières—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée	$ 640 96	
do do à la sortie	711 33	
Droits de tonnage sur navires	664 45	
Droits d'amarrage	112 60	
		$ 2,129 34
Commerce local—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée	$ 74 83	
do do à la sortie	196 02	
Droits de tonnage sur navires	262 64	
Commutation sur marchandises et navires	1,063 00	
Loyer de quais et amarrage	805 34	
		2,401 83
Recettes totales		$ 4,531 17

DÉPENSES.

Appointements des employés	$ 1,530 00	
Loyer, combustible, dépenses de bureau, divers	514 08	
Frais d'impression	63 68	
Dépenses de voyage	6 90	
Enquête sur le commerce d'exportation du bétail	50 45	
Perceptions remises	282 45	
		$ 2,447 56
Compte de la construction et des propriétés—		
Intérêt pour le quai de Dean	$ 630 00	
Réparations au do	147 22	
do au quai de la commission du havre	446 02	
		1,223 24
Dépenses totales		$ 3,670 80

Dt. **Bilan.** Av.

1891.		$ cts.	$ cts.
1er janv.	Dépôt en banque	1,698 75	
	Argent en caisse	47 84	
			1,746 59
1 déc.	Droits de havre perçus		4,531 17
			6,277 76

1891.		$ cts.	$ cts.
31 déc.	Frais d'administrat.	2,165 11	
31 do	Dépenses des travaux du havre	593 24	
31 do	Intérêt pour le quai de Dean	630 00	
			3,388 35
31 do	Perceptions remboursées		282 45
31 do	Dépôt en banque	2,511 46	
31 do	Argent en caisse	95 50	
			2,606 96
			6,277 76

Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières, pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

Relevé des navires entrés au port.	No.	Tonnage.	Relevé des navires sortis du port.	No.	Tonnage.
Total des arrivages	21	23,737	Total des navires partis	21	23,737
Nombre de vapeurs	9	11,283	Nombre de vapeurs	9	11,283
do voiliers	12	12,454	do voiliers	12	12,454
Nationalité.			**Nationalité.**		
Anglais et canadiens, vapeurs	8	9,783	Scandinaves	9	9,623
do voiliers	3	2,831	Vapeurs français	1	1,500
Partant de			**Allant à des**		
Ports de l'intérieur	6	8,535	Ports de la Grande-Bretagne	16	18,398
do des provinces maritimes	4	4,253	do des provinces maritimes	3	3,002
do de la Grande Bretagne	4	4,070	do canadiens	1	1,500
do scandinaves	4	3,700	do terreneuviens	1	837
do de France	2	2,003			
do du Brésil	1	1,176			

TRAFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés	202	....
Goélettes	14	800
Barges	65	6,391
Vapeurs	64	6,815
Barges américaines, bateaux de canal	122	11,542
	467	25,548

Non compris les bateaux de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.

En 1891, le volume total de notre commerce s'est chiffré par $931,000.	$	$
Divisé comme suit :—		
Exportations		794,496
Importations		136,515
Contre un total de $982,981 en 1890 et $1,023,692 en 1889.		
Les exportations sont divisées comme suit :—		
Aux Etats-Unis—		
28,041,000 pieds de bois de service	25,233	
431 tonneaux de bois carré	1,658	
12,238,000 bardeaux	25,233	
Poteaux de télégraphe	2,829	
Lattes	2,101	
19,000 traverses de chemin de fer	12,978	
Autres bois	571	
1,221 cordes d'écorce de pruche	7,401	
6,138 do de bois à pulpe	22,725	
9,676,464 ton'x do	73,061	
7,090 tonnes de foin	63,796	
51 chevaux	5,588	
11,429 moutons	31,653	
Laine	2,444	
64,331 boisseaux de pommes de terre	30,497	
Peaux vertes et fourrures	4,431	
Minéraux	5,861	
Autres produits de la ferme	742	
Meubles et divers	8,766	
		569,065
A la Grande-Bretagne—		
5,578,500 pieds de madriers de pin	93,574	
13,222,500 do do d'épinette	118,569	
205,000 do planches	4,278	
A l'Allemagne—		216,421
Fourrures		4,800
A Terreneuve—		
Chevaux, provisions et effets de chantier		4,200
Total des exportations		794,486
Les imporations sont :—		
Des Etats-Unis—		
Farine et provisions	2,329	
2,650 tonnes de houille	9,743	
Coke	2,118	
Fer en gueuse	2,160	
Sable de mouleurs et argile	947	
Quincaillerie et machines	3,258	
Outillage de chemin de fer	12,705	
do lumière électrique	1,516	
Cuivre, etc	540	
Cuir et articles en cuir	7,647	
Peaux et fourrures	1,022	
Drogues et produits chimiques	3,368	
Papier, livres et imprimés	1,449	
Articles de fantaisie	1,226	
Nouveautés	2,267	
Tabac	99	
Effets de colons	15,930	
Divers	1,016	
		69,340
De la Grande-Bretagne—		
Nouveautés	22,581	
Cuir et articles en cuir	6,856	
Equipement militaire	900	
Fourrures	541	
Divers	245	
Des provinces maritimes—		31,123
9,583 tonnes de houille		26,112
De France—		
Livres	1,870	
Ornements d'églises	260	
Fourrures	1,170	
Articles de fantaisie	443	
Eau-de-vie	575	
Vin	153	
Champagne	41	
Divers	150	
		4,662

	$	$
Les importations—*Suite*.		
De Hollande—		
Genièvre		2,053
D'Autriche—		
Cuir	1,210	
Fourrures	520	
Vin	75	
		1,805
D'Allemagne—		
Cuir	498	
Machines	242	
Articles de fantaisie	155	
Vin	229	
		1,115
D'Espagne—		
Vin		305
Total des importations		136,515
RÉCAPITULATION.		
Exportations		794,486
Importations		136,515
Total		931,001

Le bois de service exporté pendant la saison de 1891 donne une valeur d'environ $650,000.

Sur toute la quantité de bois sorti de nos scieries, ce qui en a été exporté s'élève à 47,047,000 pieds, mesure de planche, contre 46,847,000 en 1890 et 42,778,000 en 1889.

Notre commerce de bois avec la Grande-Bretagne, quant à la quantité du moins, accuse une légère diminution pour cette saison, et il n'en a pas été envoyé de chargements directs dans l'Amérique du Sud ni à aucun autre port étranger. Cependant, la quantité expédiée aux Etats-Unis accuse une augmentation marquée.

Par malheur, parce que nous n'avons pas suffisamment d'espace sur les quais pour rencontrer les besoins du commerce et pour mettre en piles le bois de service des scieries des environs et aussi de la rivière des Outaouais destiné à l'exportation par mer, force nous a été de nous contenter de nos ressources restreintes et en plusieurs cas d'en envoyer des quantités considérables à d'autres ports pour être expédiées à leur destination finale. Le chiffre de ces envois n'est pas compris dans nos exportations.

Comme le bois de sciage a éte expédié en plus grande quantité aux Etats-Unis (28,000,000 de pieds en 1891 contre 20,000,000 en 1890), et comme l'exportation de bois en pulpe et de la pulpe fabriquée a augmenté d'environ 33 pour 100, il y a toute probabilité que cette augmentation se maintiendra et même qu'elle sera dépassée pendant la saison de 1892.

Relativement à nos exportations aux Etats-Unis, il s'est produit un incident qui explique les difficultés qu'il y a d'entretenir des relations directes de commerce avec certains pays étrangers. Un marchand cubain acheta dans la dernière partie de la saison quelque 700,000 pieds de bois de service pour Cuba et l'expédia par bateaux de canal par voie de New-York. En réponse à nos observations sur le coût de ce transport, il émit la prétention non seulement de s'épargner le fret de Trois-Rivières à New-York, mais encore d'économiser le paiement des droits, vu que par les traités existants, le bois de service des Etats-Unis est admis en franchise à Cuba, tandis qu'un droit élevé y est imposé sur le bois canadien.

La très grande diminution de nos exportations de foin aux Etats-Unis—7,090 tonnes, de la valeur de $63,796, contre 31,735 tonnes évaluées à $235,117 en 1890—est vraiment désappointante. Elle ne réduit pas seulement la valeur de nos opérations avec les Etats-Unis, mais explique la différence qu'il y a dans le volume total de notre commerce d'inportation et d'exportation, qui, sans cela, donnerait pour 1891 un chiffre qu'on n'a jamais atteint par le passé.

Nos principaux produits agricoles ont dû ainsi chercher un autre marché qu'on trouve dans les besoins de la consommation intérieure, surtout Montréal: 24,000

tonnes; Québec, 4,000 tonnes; l'Ontario, environ 11,000 tonnes; les provinces maritimes, à peu près 4,000, etc., ce qui porte les envois à quelque 50,000 tonnes, de la valeur d'environ $450,000.

Les ventes de nos deux principaux produits, le bois de construction et le foin, se chiffrent donc par plus d'un million de piastres.

Les importations de houille des provinces maritimes sont restées à peu près stationnaires, en attendant des arrangements définitifs avec le chemin de fer canadien du Pacifique, quant à de fortes importations dans la prochaine saison.

Les autres branches d'exportation sont restées à leurs chiffres ordinaires. Nous pouvons constater que nos articles industriels, chaussures, gants, ouvrages en fonte, argentures, etc., se vendent sur un grand pied, particulièrement dans les autres provinces du Canada.

Nos manufactures de gants, par exemple, trouvent un marché facile dans tous les grands centres d'affaires, d'Halifax à Vancouver et à Victoria sur l'océan Pacifique.

Nous pouvons aussi ajouter que le commerce local de notre ville s'est bien soutenu pendant la saison de 1891.

Le chemin de fer canadien du Pacifique a reçu 22,370 tonnes de divers produits et en a transporté 16,860. Le grand-Tronc en a reçu 8,470 tonnes et en a transporté 4,600. La ligne de vapeurs Richelieu et Ontario, 4,500 et 800 respectivement. Soit un total de 57,587 tonnes. Outre la masse de fret reçu et transporté par quelque 300 barges et autres embarcations fluviales, et dont le chiffre exact ne peut jamais être constaté.

Le tout respectueusement soumis,

GEORGE BALCER,

Secrétaire-trésorier de la commission du havre de Trois-Rivières.

M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No 22.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

SYDNEY-NORD, 1er février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des commissaires du havre pour l'année 1891, et j'espère que vous le trouverez en bon ordre.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEO. W. WILSON.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR 1891.

30 janvier 1892.

A l'honorable M. Chas. H. Tupper, M. P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—En conformité des dispositions de l'article 4 du chapitre 30, 42e Victoria, nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport de l'année 1891. Il y a une augmentation continue dans les exportations de houille, comme on le verra plus amplement en consultant le rapport ci-annexé du maître de port.

Les chargements de houille partis du port l'année dernière ont été de 551,200 tonnes, contre 147,051 tonnes en 1879. Les arrivages de l'année donnent un tonnage de 515,215 tonneaux, contre 245,220 en 1879. Sur ce tonnage, les navires partant pour Victoria, International et Sydney sont exemptés de droits de havre.

Dans le cours de l'année, une grande quantité de pierre a été déposée du côté est des travaux en eau profonde de la barre nord, et on a rempli un espace considérable à très peu de frais; ce remplissage a pour effet de protéger le havre contre l'action destructive de la barre nord. Les commissaires ayant maintenant de l'argent en caisse, se proposent de réparer la brèche entre ces travaux et la rive pendant la prochaine saison.

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses de 1891:—

Recettes.	$ cts.	Dépenses.	$ cts.
Argent en caisse, de l'année dernière	1,269 23	Appointem. du maître de havre, G. B. Moffatt	400 00
Reçu du percepteur des douanes	1,753 53	G. B. Moffatt, pour louage de chaloupe	50 00
		Compte d'impression de A. C. Bertram	22 00
		Compte du travail au lest de Chas. Cann	6 75
		Compte du travail au lest de Phil. McDonald	20 25
		Compte du travail au brise-lames de John McDonald	10 00
		Compte du travail au brise-lames de Kenneth McQuinn	1 40
		Ed. McDonald, boîte-brouette	14 50
		1 pelle	0 80
		Papeterie, 1 livre	0 35
		Compte du président, M. J. Floran, appointements	150 00
		J. R. Lithgow, intérêt	210 00
		Remises sur frais de banque	0 52
		Compte du secrétaire, G. H. Dobson, appointements	250 00
		Compte du trésorier, W. H. Moore, 5 p. 100 sur $1,753,53	87 67
		Solde en caisse	1,798 52
	3,022 76		3,022 76
Solde en caisse	1,798 52		

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

M. J. PHORAN,
M. C. MOORE,
GEO. H. DOBSON.

RAPPORT DU MAITRE DE PORT POUR 1891.

MESSIEURS,—Je vous présente l'état comparatif ci-joint des arrivées et du tonnage des navires, des cargaisons et des steamers, pour faire du charbon.

Classes des navires.	1881.		1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'k.
Steamers transatlantiques...	253	250,470	174	178,566	217	212,467	271	240,674	240	226,468	289	241,849	292	280,943	335	259,493	423	372,903	391	339,164	386	352,469
Cabotiers........	55	25,703	128	86,759	178	40,732	121	35,303	71	17,475	77	16,044	82	19,810	160	26,191	86	19,480	90	21,774	82	16,315
Navires........	9	11,076	5	5,989	11	10,480	11	13,148	5	5,523	5	7,151	6	7,528	6	8,238	5	6,364	10	16,578	6	7,906
Barques........	136	44,753	110	62,380	105	53,157	159	80,039	133	62,827	150	73,219	110	49,056	78	32,010	81	36,921	126	69,407	67	47,001
Brigantins........	125	25,854	185	45,969	149	36,186	189	36,587	166	33,998	86	19,368	102	18,323	109	18,301	100	18,240	80	17,250	81	17,090
Goélettes........	439	35,226	498	75,829	826	64,878	856	63,429	702	54,226	861	62,988	672	52,868	591	51,272	749	56,895	1118	76,457	899	73,334
Totaux........	1017	410,082	1100	455,492	1486	417,900	1607	469,189	1317	400,557	1468	420,619	1264	428,528	1279	395,505	1444	510,803	1815	540,630	1534	515,215
Nombre de matelots........	10,147		11,927		14,279		15,730		15,014		14,803		13,313		15,776		18,846		17,557		16,000	

EXPORTATIONS DE HOUILLE.

TABLEAU COMPARATIF de l'exportation de houille du port de Sydney-Nord, comprenant toutes les mines, depuis 1881.

Années.	Mines de Sydney.	Victoria.	International.	Old Bridgeport.	Réserve.	Totaux.
1881	133,135	....	78,285	....	68,884	285,304
1882	133,623	....	102,927	....	74,432	310,982
1883	131,673	154	96,997	....	104,777	333,601
1884	131,339	10,408	80,798	3,045	86,550	312,140
1885	105,124	41,066	63,750	12,290	74,183	296,413
1886	122,000	46,745	105,590	12,500	84,500	371,335
1887	147,000	65,000	103,000	12,000	81,500	408,500
1888	130,000	78,000	102,000	25,000	105,000	440,000
1889	125,000	88,900	123,666	25,000	106,771	469,337
1890	150,000	75,000	135,000	26,000	140,000	526,000
1891	144,000	94,000	128,000	32,000	153,200	551,200

PORT DE SYDNEY-NORD.

TABLEAU COMPARATIF donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celles du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour les onze années passées.

Années.	Clôture de la navigation.	Ouverture de la navigation.	Dernier départ.	Premier arrivage.
1881	22 janvier	25 février	19 janvier	1er avril.
1882	27 do	2 mai	24 do	2 mai.
1883	19 do	28 mars	17 do	1er avril.
1884	16 do	22 avril	16 do	27 do
1885	22 do	24 do	15 février	25 do
1886	28 février	4 do	15 do	15 do
1887	21 do	2 do	27 janvier	28 do
1888	19 janvier	25 mars	16 do	7 do
1889	23 février	6 do	27 do	30 mars.
1890	23 do	6 do	27 do	30 do
1891	27 janvier	17 do	17 do	15 do

Les bouées ont été enlevées le 5 janvier 1891, et remises en place le 22 mai 1891.

GEO. B. MOFFAT,
Maître de port.

ANNEXE No 23.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
10 RUE SAINT-JEAN ET 39 RUE SAINT-SACREMENT,
MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

L'honorable M. CHARLES H. TUPPER,
ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du conseil de cette Chambre, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant l'emploi de gardien de port, 45 Vict., chap. 45, les documents suivants :—

1. Le rapport du gardien du port pour l'année 1891.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien du port pour l'année terminée le 31 décembre 1891.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votré obéissant serviteur,
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Au président et au conseil de la Chambre de Commerce de Montréal :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de ce bureau avec l'état des recettes et dépenses de l'année 1891.

La navigation s'est ouverte le 28 avril par l'arrivée de la mer du paquebot *Charrington*, et le 28 mai arrivait le premier voilier, le navire *Jan Melchior*. Trois cent cinquante-trois navires de toute espèce ont été inscrits à ce bureau, soit dix de moins que l'an dernier, avec, néanmoins, une augmentation de tonnage de 5,443, le total étant de 657,651 tonneaux. Le *Cremon* est le premier vapeur qui nous soit venu cette année en passant par le détroit de Belle-Isle, le 29 juin, et il a signalé la présence accoutumée des glaces. Le vapeur *Lake Winnipeg* est parti le 21 novembre, le dernier navire de mer qui ait quitté le port. Aucun de ceux qui composent notre flotte n'a été sensiblement avarié par la glace, et c'est encore pour moi un sujet de satisfaction de dire que tous les bâtiments chargés ici sont arrivés sans accident à leur destination, à l'exception d'un qui s'est échoué sur la côte de Terreneuve.

J'ai été efficacement secondé par mon personnel dans l'exécution de mes devoirs officiels, et au meilleur de ma connaissance l'ouvrage a été fait à la satisfaction des intéressés.

L'exportation de grain a considérablement augmenté. Elle a été de 12,188,642 boisseaux de blé, pois, orge, seigle et avoine, soit une augmentation de 8,269,623 sur celle de la dernière saison, où il en a été expédié que 3,979,019 boisseaux. La quantité de maïs exporté ne soutient pas avantageusement la comparaison ; elle a diminué de 2,849,933 boisseaux, le total étant de 2,146,577 boisseaux, contre 5,096,510 en 1890. La diminution pour le bois de service est très marquée ; cela résulte en partie de ce que le commerce de l'Amérique du Sud est presque complètement tombé. En 1890, la quantité expédiée a été de 162,565,353 pieds, la plus grande qui l'ait jamais été de

notre port. La diminution cette année est de 49,289,702 pieds, ce qui réduit cette exportation à 113,275,651 pieds.

Le nombre de bœufs et de chevaux expédiés a été de 110,169, et celui des moutons de 32,034, soit pour les premiers une réduction de 9,152, et pour les seconds, de 10,707 en cette saison. Le beurre, les viandes et le fromage ont aussi diminué jusqu'à coucurrence de 8,747 tonneaux. Les pommes accusent l'augmentation considérable de 134,482 barils, et la farine de 53,933 barils. Des premiers, il a été exporté en 1890, 182,263 barils, et de la dernière, 533,948 barils.

Les recettes du bureau, provenant de toutes les sources, ont diminué de $260.65, le total étant de $8,137.44 pour la présente année, et de $8,398.09 pour 1890.

Des représentations sont faites continuellement à ce bureau par des capitaines de navires et autres intéressés dans la navigation, que dans d'autres ports le système d'alignement et ses frais sont beaucoup moindres qu'ici. Il sera bon, en conséquence, d'étudier cette question et de demander des autres ports des renseignements sur les moyens dont ils se servent pour l'alignement, et aussi pour mettre le grain en sûreté à l'aide d'appareils à cet effet ou de sacs. L'expérience de ce bureau prouve que notre système est bon, mais s'il est plus onéreux qu'il ne faut et empêche les navires de venir à Montréal, il peut être opportun de mitiger quelques-unes des dispositions de l'acte, si votre conseil le juge à porpos.

Le temps très orageux qu'il a fait sur l'Atlantique dans la dernière saison a causé beaucoup d'avaries aux marchandises importées, et cela, en grande partie, parce que les cargaisons sont distribuées sur la plus grande étendue de navire qu'on emploie à présent dans le commerce. Il est donc à désirer qu'on appelle l'attention des armateurs faisant affaires ici sur la nécessité d'établir un système plus soigné et une surveillance plus attive de l'arrimage de façon à empêcher les déplacements, qui sont la principale cause des avaries, et dont on se prévaut invariablement en " étendant le protêt," libérant ainsi le navire de toute responsabilité à cet égard.

Le système adopté ici dans le commerce de transport du bétail réfute les objections soulevées par ses adversaires, attendu que, sauf un petit nombre de bâtiments qui ont fait de grandes pertes dans des tempêtes extraordinaires sur l'Atlantique, la mortalité a été tout à fait insignifiante, et peut soutenir avantageusement la comparaison avec celle de tout autre port d'exportation de bestiaux.

Je suis, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

JOS. G. SHAW,

Gardien du port.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT.

ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1891.

DT.

Date		$ cts.	$ cts.
1890.			
31 déc...	Balance en caisse	7,240 99	
	do entre les mains du gardien du port	166 40	
			7,407 39
1891.			
31 déc...	Recettes provenant des sources suivantes—		
	6,293,991 boisseaux de blé		
	1,918,577 do pois		
	3,283,289 do seigle et orge		
	692,785 do avoine		
	2,146,577 do blé-d'inde		
	155 ton. de tourteaux oléagineux		
	2,888 ton. de minéraux		
	597,881 barils de fleur et farine	448 31	
	1,521 do cendre	15 21	
	316,745 do pommes	791 93	
	110,169 bœufs et chevaux	1,101 69	
	32,034 moutons	80 10	
	82,992 ton. d'articles divers, à 3c	2,489 76	
	8,306 do do 2c	166 12	
	15,363 ton. de phosphates	153 63	
	113,275,651 pieds de bois de service	566 44	
	Emoluments du gardien de port (à l'entrée)	216 50	
	do (à la sortie)	1,514 00	
	Inspections spéciales	421 50	
	Certificats de cargaisons avariées	172 25	
			8,137 44
	Intérêt sur dépôt dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal		175 69
	Argent du trésorier, Chambre de Commerce— Intérêt sur placements pour 1891	1,566 38	
	Corporation de la ville de Montréal— Effets échus	2,000 00	
			3,566 38
			19,286 90
1892.			
1er janv..	Balance		3,722 38

AV.

Date		$ cts.	$ cts.
1891.			
31 déc.	Appointements—		
	Jas. G. Shaw, gardien du port	2,000 00	
	Geo. W. Morrison, sous-gardien du port	1,500 00	
	M. J. Anderson, teneur de livres	1,200 00	
	E. J. Hunt, commis	400 00	
	Wm. Palmer, garçon	70 00	
	Chambre de Commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	Allocation de retraite du gardien de port—		
	Jas. G. Shaw, gardien de port	300 00	
	Geo. W. Morrison, sous-gardien de port	200 00	
	Loyer, combust., taxes, éclairage, assur., etc.	498 02	
	Registres de Lloyd, etc	43 24	
	Livres, impressions et papeterie	85 60	
	Louage de voitures	118 00	
	Diverses dépenses	29 30	
	Meubles de bureau	56 96	
	Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
			7,561 12
	Compte dû		3 40
	Trés., Chambre de Commerce, pour placem.		8,000 00
	Balance, argent en banque	3,515 91	
	do en mains du gardien du port	206 47	
			3,722 38
			19,286 90

Examiné et trouvé exact.

ALF. W. HADRILL, *auditeur.*

MONTRÉAL, 4 janvier 1892.

E. et O. E.

JAS. G. SHAW,
Gardien du port.

Etat des placements du fonds de surplus du bureau du gardien du port de Montréal, et de l'intérêt accumulé pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Date.	Placements.	Montant.	Intérêt.
			$ cts.
12 janv. 1877.	Dépensé $2,044, achat d'obligations de la ville de Montréal, nos 00423, 00424, 00425, 00426—4, à $500	$2,000 à 6 p. 100 p. 12 mois	120 00
	Les obligations ci-dessus ont échu le 1er nov. 1891, et le produit, $2,000, a été déposé au compte courant du gardien du port.		
16 fév. 1880.	Dépensé $2,380.34, achat d'effets du gouvernement.	$2,300 à 4 do ..	92 00
16 août 1880.	Dépensé $7,254.11, achat d'effets enregistrés de la ville de Montréal	$7,000 à 5 do ..	350 00
18 avril 1884.	Dépensé $5,031.34, achat d'effets enregistrés à 4 pour 100 de la ville de Montréal, nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724—5, à $1,000	$5,000 à 4 do ..	200 00
14 mars 1887.	Dépensé $10,320.75, achat d'effets du fonds consolidé de la ville de Montréal, classe C—100 parts de $100 chaque	$10,000 à 4 do ..	400 00
2 nov. 1888.	Déposé à la banque des Marchands du Canada, $10,000 sur dépôt récépissé n° 13,881, à 4 pour 100	$10,000 intérêt du 30 oct. 1890, au 3 nov., 1891	404 38
	* Prêt temporaire au fonds de construction de la Chambre de Commerce, consistant en $5,000 précédemment sur dépôt récépissé à la banque des Marchands, aussi l'intérêt accumulé sur iceux jusqu'au 15 octobre 1890, $155.62 ; et l'intérêt sur $10,000, maintenant en dépôt récépissé à la banque des Marchands, jusqu'au 30 oct. 1890, $327.68	$ 5,483 30	
	Prêt addition. au fond de construct. de la Chambre de Commerce, consistant en un chèque retiré le 18 nov. 1891, du compte courant du gardien du port	8,000 00	
	Total du fonds de surplus	$47,783 30 intérêt, 1891 ..	1,566 38

* Ces prêts avec l'intérêt seront remboursés pendant 1892.

H. MONTAGUE ALLAN,
Trésorier.
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

Bureau de la commission du havre,
Montréal, 5 janvier 1892.

ANNEXE No 24.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUEBEC.

QUÉBEC, 18 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter copie du rapport annuel du gardien du port pour l'année 1891, qui a été soumis à la Chambre de commerce le 14 décembre 1891, comme l'exige l'article 30 de l'Acte concernant les gardiens de port.

Comme vous le verrez, ce rapport accuse une diminution considérable dans les recettes de bureau. Le revenu net en 1890 a été de $426, tandis qu'il n'est cette année que de $283, mais le rapport parle pour lui-même :—

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
QUÉBEC, 14 décembre 1891.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements des gardiens de port, j'ai l'honneur de vous transmettre respectueusement copie du rapport annuel des opérations de ce bureau pendant l'année expirant le 31 décembre 1891, comme suit:—

Trente-neuf vapeurs ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain et autres articles à Montréal. Les navires qui ne transportent pas de grains ne tombent pas sous le coup des règlements des gardiens de port, et partant, ne sont pas compris dans cet état.

Deux vapeurs et deux voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Deux vapeurs ont été inspectés et évalués pour cause d'avaries générales.

Deux remorqueurs à vapeur ont été inspectés et évalués.

Un voilier a été inspecté, jugé hors d'état de tenir la mer et ne pas valoir la peine d'être réparé. Il a été condamné et ensuite démoli.

Un vapeur et quatre voiliers ont été inspectés pour constater s'ils étaient en état de tenir la mer et on les a jugés tels.

Un vapeur a été inspecté pour avaries résultant d'échouage, et ensuite pour réparations au bassin de radoub, où il a été réparé à demeure.

Deux voiliers et trois allèges ont été inspectés pour cause d'abordage.

On a fait huit inspections de marchandises débarquées avariées.

Quatre lots de marchandises ont été inspectés après avoir été sauvés du naufrage total du vapeur *Circe* sur la côte d'Anticosti; et on a fait deux inspections de quais endommagés par l'abordage de vapeurs.

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses du bureau :—

Recettes provenant de toutes les sources	$ 583 00
Dépenses du bureau	300 00
Solde, revenu net	$ 283 00

La stagnation du commerce et le petit nombre d'accidents arrivés aux navires sur le Saint-Laurent pendant cette saison ont réduit les affaires du bureau, et les recettes ont diminué de $259 par rapport à celles de l'an dernier.

Il n'y a que deux vapeurs qui aient été gravement avariés par suite d'échouage dans le cours de la saison :—

Le *Tiber* sur les Rochers aux Oiseaux, le 25 juillet; il s'est rendu à Québec et a été réparé à demeure dans le bassin de radoub sous la direction du gardien du port.

Le vapeur *Bangor*, échoué à l'île Blanche, le 25 août, a été amené à Québec et complètement réparé dans le bassin de M. G. T. Davie sans l'inspection du gardien du port.

Quatre autres vapeurs ont été aussi inspectés pour échouage ou autres légères avaries, sans l'inspection du gardien du port.

Un voilier, le *Rapid*, de 325 tonneaux, a fait naufrage à Mille-Vaches, et a été condamné et vendu.

Il a été ensuite amené à Québec et complètement réparé et radoubé dans le bassin de Russell.

Un vapeur et trois voiliers ont totalement péri dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent en cette saison.

Le vapeur anglais *Circe*, de $\frac{2313}{1518}$ tonneaux, a fait complètement naufrage au cap d'Anticosti-est, le 18 juillet, en route de Glasgow à Montréal avec une cargaison générale.

La barque norvégienne *Statsrad Langa*, de 658 tonneaux, a complètement fait naufrage sur les Rochers aux Oiseaux le 27 juin, tandis qu'elle allait du Saguenay à Melbourne avec un chargement de planches.

La barque norvégienne *Nystad*, de 456 tonneaux, a péri à Grand-Métis en dérivant de ses amarres sur la côte tandis qu'on la chargeait; elle a été condamnée et vendue.

La barque norvégienne *Anna*, de 542 tonneaux, a fait naufrage à la Pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti dans son voyage de Québec à la Grande-Bretagne avec un chargement de bois de service et de planches. Elle a péri corps et biens, et son équipage est revenu à Québec.

Le tout respectueusement soumis par votre humble et obéissant serviteur.

W. SIMONS,
Gardien du port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 25.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée aujourd'hui.

J'ai fait l'inspection de sept steamers et de vingt-huit voiliers arrivés avariés pendant l'année. La barque argentine *John Black*, de Buenos-Ayres, est entrée, faisant eau, dans ce port, le 31 octobre, pendant son trajet de Brunswick, Géorgie, en destination de Chatham, G.-B., avec un chargement de pin résineux. Après l'avoir examinée, on estima que les frais de réparation dépasseraient sa valeur après qu'elle aurait été réparée. Elle fut ensuite vendue à l'encan par ordre du propriétaire. Le chargement est encore ici en attendant des instructions de la part des intéressés. Tous les autres bâtiments ont été réparés comme il faut, et ceux d'entre eux qui étaient en destination d'autres ports avec leurs cargaisons sont arrivés sains et saufs.

Quinze steamers en destination de la Grande-Bretagne ont pris du grain comme partie de leur chargement, cette année. Tout le grain expédié a été : 23,898 boisseaux de blé, 331,810 boisseaux d'avoine, 79,750 boisseaux d'orge, et 213,206 boisseaux de pois.

Il n'y a pas eu d'irrégularités au bureau dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID HUNTER,
Gardien du port.

RECETTES et dépenses du gardien du port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1891.

DT. AV.

	$ cts.		$ cts.
Montant des droits reçus	2,145 25	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,062 87
		Montant revenant au gardien du port	1,082 38
	2,145 25		2,145 25

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1891.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1891.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE BURRARD-INLET, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

1891.		
17 janv.	—Inspecté les écoutilles du vapeur *Abyssinia.* Trouvées en bon ordre	$ 10 00
10 fév.	—Inspecté les écoutilles du vapeur *Parthia.* Trouvées en bon ordre.	10 00
12 "	—Appelé à inspecter la cargaison avariée du vapeur *Parthia*, dans son voyage de Yokohama à ce port. J'ai constaté que la cargaison avait considérablement chauffé et qu'il y avait beaucoup de casse, à cause du roulis du navire pendant une grande tempête qui a aussi avarié jusqu'à un certain point le navire par de grosses lames reçues à bord, qui ont enfoncé le rouf d'arrière et fait couler l'eau à travers les ponts. Je trouvai l'arrimage et le fardage de la cargaison bien faits, et j'estime que le bâtiment n'est pas responsable, attendu que c'est la violence de la tempête pendant la traversée en destination de ce port, qui a causé toutes les avaries.	16 00
6 mars.	—Inspecté les écoutilles du vapeur *Batavia.* Trouvées en bon ordre..........................	10 00
3 "	—Inspecté les écoutilles de la barque américaine *Spartan*, capitaine Anderson, de Manille. Toutes trouvées en bon ordre....................	5 00
25 "	—Inspection de la cargaison de la barque américaine *Spartan.* En examinant la cargaison, je constatai à première vue que l'eau de mer coulant à travers les ponts avait fait des avaries considérables ; le navire avait terriblement fatigué, surtout autour du grand mât, des coutures de l'orifice de la pompe, des bittes et des étambrais, ainsi que par le travers de l'écoutille de tribord ; il avait essuyé un terrible typhon dans les mers de Chine, et un gros temps continuel pendant toute la traversée, ce qui a causé les avaries. Je constatai que l'arrimage et le fardage de la cargaison avaient été bien faits, et qu'on avait pris tous les soins nécessaires pour en assurer la livraison en bon état ; le navire avait été bien pompé, car il n'y avait pas d'indices que l'eau en bas eût touché la cargaison, et je considère qu'il n'est pas responsable des avaries, attendu qu'elles ont toutes été occasionnées par la violence des tempêtes dans sa traversée en venant à ce port.........	16 00

28 avril.—Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India.* Toutes trouvées en bon ordre........	$ 10 00
9 mai.—Appelé à inspecter la cargaison à bord du vapeur *Empress of India.* Je constatai que l'arrimage et le fardage en avaient été bien faits, et que toutes les précautions avaient été prises pour qu'elle fût livrée en bon ordre; un petit nombre de caisses avaient été écrasées et brisées par le fort roulis du navire, mais je ne le considère pas responsable, vu que les caisses sont si fragiles et se brisent aisément sous une pression extraordinaire.....	16 00
20 mai.—Inspecté les écoutilles de la barque britannique *Ordevic.* Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre......	5 00
28 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Parthia.* Trouvées en bon ordre........................	10 00
30 " —Inspecté la cargaison du vapeur *Parthia.* J'ai trouvé l'arrimage et le fardage bien faits, la cargaison livrée en bon ordre, et qu'on avait pris toutes les précautions nécessaires dans le transport au quai, à l'exception de quelques caisses de produits de la Chine qui coulaient et qui étaient légèrement brisées, mais je considère que le navire n'en est pas responsable, attendu que les caisses sont trop minces pour leur contenu.............	16 00
15 juin.—Inspecté les écoutilles du navire britannique *Besnard.* Trouvées en bon ordre................	5 00
23 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan.* Trouvées en bon ordre	10 00
20 juil.—Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India.* Trouvées en bon ordre......	10 00
21 " —Inspecté les écoutilles du navire américain *J. B. Walker*, du Japon. Trouvées en bon ordre..	5 00
11 août.—Inspecté les écoutiles du vapeur *Parthia.* Trouvées en bon ordre........	10 00
12 " —Inspecté les écoutilles du navire *Morayshire*, de Glasgow. Trouvées en bon ordre.....	5 00
13 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Grandholm*, de Liverpool, Angleterre. Trouvées en bon ordre	5 00
29 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan.* Trouvées en bon ordre..................	10 00
2 sept.—Inspecté la cargaison avariée du vapeur *Empress of India*, de Yokohama, débarquée en entrepôt. Je constatai qu'une partie de la cargaison avait été fortement maculée par l'humidité, prise de l'écoutille n° 3; le tout a été inévitable, à cause du mauvais temps essuyé pendant la traversée jusqu'à ce port, et je considère que le navire n'est pas responsable à cet égard, attendu que l'arrimage et le fardage de la cargaison ont été bien faits, et que toutes les précautions ont été prises pour qu'elle fût livrée en bon ordre......	16 00
22 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China.* Trouvées en bon ordre........	10 00

24 sept.—Inspecté les écoutilles du navire américain *Benjamin Sewell*, à son arrivée du Japon. Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre.. $ 5 00

24 " —Inspecté la carcasse du vapeur *Alpha*, de Vancouver, C.-B., et appelé le capitaine W. H. Copp pour m'aider dans cette inspection. Nous trouvâmes le navire presque submergé à la mi-marée, son arrière brisé et sa membrure complètement réduite en cendres, le navire ayant pris feu, et ayant fallu l'inonder pour sauver la vie de ceux qui étaient à bord. C'est une perte complète, et nous avons conseillé au capitaine de le vendre à l'encan, tel qu'il était alors, pour le bénéfice des intéressés. La position du navire était à un mille environ de l'embouchure de False-Creek, du côté sud d'English-Bay................................ 16 00

1er oct.—Les soussignés ont été appelés à faire l'inspection du navire américain *Sewell*, capitaine Benjamin Sewell, de Boston, E.-U., tel qu'il est au quai du C.C.P., Vancouver. Nous constatons que le navire a fatigué autour du mât de misaine et du grand mât, ce qui a causé une voie d'eau du pont supérieur, avariant par l'eau une quantité de caisses de thé; nous trouvons aussi un certain nombre de caisses de thé plus ou moins maculées par l'humidité; nous estimons que l'arrimage et le fardage ont été faits comme il faut. Nous recommandons que la partie avariée soit séparée de l'autre et expédiée à sa destination pour, là, être estimée quant à la valeur réelle des avaries qu'elle a essuyées. Nous certifions que la liste ci-annexée est l'état exact et détaillé des marques et numéros de la cargaison avariée.. 16 00

M. W. THAIN,
Gardien de port.
CAPT. GEO. RUDLIN,
H. MELLON,
Inspecteur des Lloyds.

15 " —Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan* et trouvées en bon ordre.................. 10 00

15 " —Appelé à inspecter la cargaison du vapeur *Empress of Japan*, avariée dans son voyage à ce port. Je constatai qu'un certain nombre de caisses de thé étaient avariées par l'eau s'échappant d'un des tuyaux de trop-plein, et qu'aussi quelques caisses étaient écrasées et brisées, par suite du fort roulis qu'avait éprouvé le navire dans un typhon en faisant route pour ce port. Je trouvai bien faits l'arrimage et le fardage du navire, et que toutes les précautions avaient été prises pour la livraison en bon ordre des marchandises. Je ne considère pas que le bâtiment soit res-

	ponsable des avaries, car c'est la violence de la tempête qui les a toutes causées............	$16 00
20 oct.	—Inspecté les écoutilles de la goélette américaine *Olga*, de Yokohama. Trouvées en bon ordre.	5 00
22 "	—Les soussignés ont été appelés à inspecter la goélette américaine *Olga*, capitaine Atwood, venant de Yokohama, Japon. Nous constatons que beaucoup de sa cargaison de thé a été avariée par l'eau de mer, qui a coulé du pont; les arrêtoirs et tire-points ont forcé entre la grande écoutille et l'écoutille de la fosse aux câbles, ce qui a déterminé l'avarie. Nous trouvons que le bâtiment a été bien arrimé et garni, et nous ne le considérons pas responsable de l'avarie, attendu qu'elle a été causée par la violence de la tempête durant son voyage à ce port. Nous conseillons que la cargaison avariée soit expédiée à sa destination, afin d'éviter de nouvelles pertes ou détériorations aux intéressés. Ci-jointe une liste complète de la cargaison avariée d'après les marques et numéros........	16 00

M. W. Thain,
Gardien de port.

Capit. B. Sewell,
H. Mellon,
Inspecteur des Lloyds.

30 "	—Inspecté les écoutilles du navire américain *Hecla*, capitaine Cotton, venant du Japon. Trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre.	5 00
31 "	—Les soussignés ont été appelés à inspecter le navire amércain *Hecla*, capitaine Cotton, venant du Japon, avec une cargaison de thé. Nous constatons que beaucoup de caisses de thé des rangs supérieurs ont été maculées par l'humidité, résultant du manque de ventilation, parce que les écoutilles ne pouvaient être ouvertes sans mettre la cargaison en danger, à cause du temps qui était humide et orageux. Nous avons aussi trouvé plusieurs caisses de thé humides d'eau de mer dans la cale inférieure, à l'ouvert du grand mât, à tribord, ce qui a été causé par l'action des boulons du porte-hauban. L'arrimage et le fardage de la cargaison nous ont paru avoir été bien faits, et nous considérons que le bâtiment n'est pas responsable des avaries, attendu qu'elles ont toutes été causées par la violence de la tempête dans son voyage à ce port; nous conseillons d'expédier la cargaison avariée à sa destination, pour éviter de nouvelles pertes aux intéressés...............	16 00

M. W. Thain,
Gardien de port.

H. Mellon,
Inspecteur des Lloyds.

7 nov.—Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *Hawthornbank*, à son arrivée de Java. Je constatai que la grande écoutille et l'écoutille de l'arrière étaient couvertes comme il faut de toile goudronnée et qu'elles étaient en bon ordre; l'écoutille de la fosse aux câbles était ouverte pour les besoins du service............ $ 5 00

25 " —J'ai inspecté les écoutilles du navire anglais *Hawthornbank*, capitaine Porter, à son arrivée de Java avec une cargaison de sucre. Je constatai que la grande écoutille et l'écoutille de l'arrière étaient couvertes comme il faut et qu'elles étaient en bon ordre. L'écoutille de la fosse aux câbles a été ouverte pour jeter à la mer une partie de la cargaison, afin de redresser le navire qui avait été jeté sur le côté pendant son voyage à ce port. Je constatai aussi que la cargaison était considérablement avariée par l'eau de mer qui avait coulé à travers les ponts et par les gouttières, surtout à tribord; le ciment était brisé et montrait des voies d'eau à l'avant et à l'arrière. La cargaison s'était tassée, ce qui avait fait tomber les paniers à travers les baux de l'entrepont, et a causé beaucoup de frottement; en dérangeant la rangée inférieure, je vis que tout le fond de cale avait été inondé d'eau de mer, ce qui indiquait que le bâtiment avait été sur le côté avec au moins trois pieds d'eau dans sa cale. Il me parut avoir eu un bon arrimage et fardage; et je ne le considère pas responsable des avaries, attendu qu'elles étaient toutes causées par le mauvais temps. Je conseille une nouvelle inspection du navire, afin de constater s'il a éprouvé des avaries, avant de se remettre en mer.... .... 16 00

M. W. THAIN,
Gardien de port.
H. MELLON,
Inspecteur des Lloyds.

2 déc.—Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China*. Trouvées en bon ordre.............................. 10 00

2 " —J'ai été appelé à inspecter les avaries de la cargaison du vapeur *Empress of China*. Je constatai qu'un certain nombre de balles de soie avaient été avariées par l'eau et le frottement; le pont sur l'arrière de l'écoutille numéro 3 avait fatigué, de sorte qu'ils avaient un peu coulé; le navire ayant essuyé une tempête et embarqué de grosses lames qui avaient inondé les ponts, défoncé les bateaux de bâbord, et causé de la casse et du frottement à la cargaison. Mais comme toutes ces avaries ont eu pour cause la violence de la tempête et qu'elles étaient inévitables, et comme toutes les précautions avaient été

prises pour l'arrimage et le fardage, je considère que le bâtiment n'est pas responsable à cet égard, et je conseille d'expédier la cargaison avariée à sa destination, pour le compte des intéressés............................ $16 00

Loyer du bureau, du 1er janvier au 31 décembre 1891, 12 mois à $6 par mois......... .... 72 00

Total.. $290 00

M. W. THAIN.
Gardien de port.

Attesté devant moi, ce 4e jour de janvier 1892.

HENRY A. MELLON,
J. P.

ANNEXE No 27.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus les états annuels du bureau de maître de havre et de gardien des ports de Victoria et Esquimalt.

Et s'il est résulté quelque inconvénient de ce que ces états soient en retard, la faute n'en est pas à moi. J'ai télégraphié à temps pour avoir les nouvelles formules, mais je n'en ai reçu qu'une incluse dans une circulaire du sous-ministre de la marine. Il m'a donc fallu faire mon rapport en me servant de l'ancienne formule.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
M. C. CLARK,
Maître de havre et gardien de port.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

VICTORIA, C.B., 9 janvier 1892.

Rapport annuel du gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Inspections d'écoutilles ....$ 85 00
" de cargaisons.......... .... 210 00

$295 00

W. R. CLARK,
Gardien de port.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 28.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel comme gardien de ce port, pour l'année qui expire aujourd'hui.

Montant des droits perçus..	$92 00
Payé aux aides	10 00
	$82 00

Respectueusement soumis,

DANIEL McDONALD.

Assermenté devant moi, à Pictou, ce 31e jour de décembre A.D. 1891.

WM. MCLAREN, *J. P.*

Le sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 29.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

RECETTES et dépenses du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, du 31 décembre 1890 au 31 décembre 1891.

—	Montant.	—	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Inspections de steamers pour soutes à charbon inscrites à mon bureau.... ..	320 00	Honoraires payés aux aides......	90 00
Inspection de deux steamers avariés......	24 00	Loyer de bureau et papeterie...........	40 00
			130 00
		Montant revenant au gardien de port...	214 00
	344 00		344 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et fidèle.

JOHN LOMAY,
Gardien de port.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations se rattachant au bureau du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, pour l'année expirant aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN LOMAY,
Gardien de port.

L'honorable M. C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No 30.

RAPPORT DU GARDIEN du port de St. Andrews, jusqu'au 31 décembre 1891.

Date.	——	Montant.
		$ cts.
4 février	Goélette *H. R. Emmerson*, inspection des écoutilles	2 50
11 do	do *Theresa* do do	2 50
14 mars	do *Hattie King* do do	2 50
8 avril	do *Energy* do do	2 50
22 do	do *Jacota* do do	2 50
		12 50

John Wren, maître de havre, a comparu en personne devant le soussigné à St. Andrews, dans le comté de Charlotte et la province du Nouveau-Brunswick, et déclare sous serment que le compte ci-dessus est juste et fidèle, au meilleur de sa connaissance et croyance.

JOHN S. MAYER, *J.P.*

ST. ANDREWS, N.-B., 2 janvier 1892.

ANNEXE No 31.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 15 janvier 1892.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit :—

Dans le cours de la dernière saison j'ai inspecté 23 voiliers et 9 navires à vapeur.

Ces bâtiments étaient arrivés avec des avaries, et ont été réparés à ce port.

Droits perçus	$386 00
Dépenses du bureau	50 00
Recettes nettes	$336 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DANIEL McKAY,
Gardien de port.

ANNEXE No 32.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations de ce bureau, accompagné d'un relevé des droits que j'ai perçus et des dépenses faites pendant l'année.

Ci-incluse une liste des navires qui sont arrivés ici avec des avaries et que j'ai inspectés dans l'année. Ces navires ont tous été réparés ici et sont arrivés sains et saufs aux ports de destination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et dépenses du bureau du gardien de Port-Hawkesbury pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Année.	Recettes et dépenses.	Honoraires reçus.	Payé aux aides.
1891.		$ cts.	$ cts.
9 jan....	Honoraires d'inspection de la goélette *Annie Gatz*...........	23 00	10 00
11 mai....	do do *Cepola*.	13 00	.. ..
11 sept....	do do *Lady Franklin*......	23 00	10 00
11 do	do do *Soudan*.................... ..	23 00	10 00
2 oct....	do do *Flora Bell*..	8 00	....
31 do....	Inspection de la cargaison de la goélette *Clifton*................ ...	15 00	5 00
31 déc....	Honoraires d'inspection de la coque du *Thomas Robertson*..........	23 00	10 00
		128 00	45 00

J'atteste que ce qui précède est un état exact des recettes et dépenses du bureau du gardien de ce port, pour l'année expirant aujourd'hui.

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1891.

LISTES des navires arrivés avec des avaries et inspectés par le gardien de port de Port-Hawkesbury en 1891.

Année.	Nom du navire.	Grément.	Point de départ.	Destination.	Port d'enregistrement.	Description de la cargaison.	Nom du capitaine.	Nature des avaries.
1891.								
19 jan.	*Annie Gat*	Goélette	Ile du Prince-Edouard.	Halifax	Halifax	Produits naturels.	John Weston	Est venue en abordage avec la goélette *Birdie*, de Lunenburg, pendant qu'elle était à l'ancre à Port Hawkesbury.
11 mai	*Cepola*	do	do	Boston	Shelburne	Pommes de terre.	Anthony Giffin	A été avariée par de grandes glaces flottantes dans le détroit de Canso et a été jetée à la côte, brisant sa boîte de gouvernail, éraillant sa carène et plusieurs de ses bordages du fond ; réparée ici au ch. de fer de la marine.
11 sept.	*Lady Franklin*	do	Lac Bras d'Or	Ile du Prince-Edouard.	Ile du Prince-Edouard.	Sur lest	J. C. Rhude	S'est échouée près des carrières de chaux dans le lac Bras-d'Or ; neuf bordages du fond étaient sérieusement éraillés et environ trente-cinq pieds de la fausse quille enlevés, outre d'autres avaries qui ont été réparées ici.
11 do	*Soudan*	do	Port-Wood	St-Jean, Terren.	Halifax	Bétail	Angus McDonald.	A été jetée à la côte du havre de Port-Wood, C.-B., tandis qu'elle prenait un chargement de bétail pour Saint-Jean de Terreneuve ; a été considérablem. avariée dans la coque et le greém. ; répar. ici, elle a ensuite cont. sa route.
oct.	*Flora Bell*	do	Mabou, C.-B.				Gabriel White	S'est échouée à Mabou, C.-B. ; ses avaries, légères ; a été réparée ici.
31 do	*Clifton*	do	Ile du Prince-Edouard.	Antilles	Saint-Jean, N.-B	Avoine	A. D. Munro	Avariée en échouant sur la barre Cascumpec, Ile du Prince-Edouard ; a été réparée au ch. de fer de la marine ici, et s'est remise en route après avoir remb. son chargem. en bon ordre.
déc.	*Thos. Robertson*	do	Baie-des-Vaches	Ile du Prince-Edouard.	Ile du Prince-Edouard.	Houille	Mark C. Bonnell	S'est échouée sur le récif de Kelly, au lac Bras-d'Or, C.-B., avec son charg. de charbon ; 35 pieds de sa quille étaient brisés ; la fausse quille enlevée ; avait perdu une ancre ; toutes ses avar. ont été rép. ici et elle a cont. son voy.

ANNEXE No 33.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE CHARLOTTETOWN, I-P.E., PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1891.

Bureau du gardien de port,
Charlottetown, I.P.-E., 31 décembre 1891.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau pendant l'année.

La navigation est restée ouverte cette année plus tard que d'habitude, ce qui a permis aux bâtiments de charger en toute sûreté et de gagner la mer.

Je suis heureux de constater que l'exportation du grain de l'Ile en Europe a été, pendant cette saison, plus active que dans les quatre dernières années, et les cultivateurs ont vendu leurs produits à des prix raisonnables.

Je constate avec satisfaction qu'il n'a péri aucun des navires chargés de grain qui sont partis de l'Ile en destination de ports étrangers, cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. P. WELSH,
Gardien de port.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Recettes et dépenses du bureau du gardien de port, Charlottetown, I.P.-E., pendant l'année terminée le 31 décembre 1891.

Date.	Recettes.	Montant.	Date.	Dépenses.	Montant.
1891.		$ cts.	1891.		$ cts.
31 déc..	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain	249 00	31 déc..	Dépenses de bureau.........	18 16
	Marchandises avariées..	5 00		Commission aux aides.......	85 00
	Inspection d'écoutilles......	6 00		Solde	188 34
	Autres inspections...........	31 50			
		291 50			291 50

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

P. H. WELSH,
Gardien de port.

ANNEXE No 34.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts revisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports; les dates de la proclamation; les noms de maîtres de port nommés; les dates de la nomination des maîtres de port; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1891, avec l'excédant, s'il y en a, porté au créiit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Collingwood	3 mars 1877	Andrew Lockerbie	3 mars 1877	200 00	92 00	.....
Fort-William	7 juil. 1891	J. J. O'Connor	7 juil. 1991	400 00	217 50	.....
Goderich	28 avril 1876	Thomas N. Dancey	22 avril 1876	300 00	80 00	.....
Midland	22 juil. 1882	E. Polkinghorn	22 juil. 1882	200 00	137 00	.....
Parry-Sound	24 mars 1883	John Galna	19 mars 1883	200 00	103 00	.....
Penetanguishene	2 fév. 1877	Francis Densome	3 juin 1881	200 00	28 50	.....
Port-Arthur	12 mai 1884	J. J. O'Connor	6 juil. 1891	200 00	56 50	.....
Rondeau	4 mai 1878	W. R. Fellowes	17 déc. 1888	100 00	99 70	.....
Southampton	23 sept. 1875	W. H. Johnston	oct. 1882	100 00	50 00	.....
Sarnia	25 juil. 1885	Robt. McAdam	3 mai 1886	300 00	....	.....

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
Amherst	14 sept. 1878	John Cassidy	2 sept. 1878	200 00	12 00	.....
Bersimis	31 juil. 1891	E. D. Chase	31 juil. 1891	200 00	30 00	.....
Carleton	8 déc. 1881	Joseph H. Landry	8 déc. 1871	200 00	....	.....
Chicoutimi	17 juin 1885	Ainsworth Sturton	8 juin 1886	200 00	78 50	.....
Gaspé	25 sept. 1874	Francis J. Eden	3 avril 1889	500 00	86 50	.....
Havre-des-Maisons	9 août 1887	Peter Bourgue	9 août 1887	200 00	19 50	.....
Lachine	19 avril 1880	Vacant	....	....	....	.....
Matane	18 oct. 1887	G. C. Pelletier	11 août 1888	200 00	38 50	.....
Métis	7 fév. 1878	P. F. Leggatt	7 fév. 1878	200 00	30 00	.....
New-Carlisle	25 fév. 1889	Digby Smollett	25 fév. 1889	200 00	2 00	.....
New-Richmond	15 avril 1882	Henry Leblanc	3 avril 1882	200 00	25 00	.....
Baie-du-Chêne	17 mars 1880	Jas. D. Sowerby	22 mars 1880	200 00	....	.....
Paspébiac	12 mai 1877	Hugh Christie	22 mai 1877	150 00	23 00	.....
Port-Daniel	25 mars 1889	J. Enright	11 sept. 1890	200 00	2 50	.....
Rimouski	5 mars 1877	Jos. St. Laurent	30 mai 1878	200 00	9 50	.....
Rivière-Ouelle	22 juil. 1882	Achilles Fraser	22 juil. 1882	100 00	....	.....
Saint-Thomas	2 jan. 1896	Eug. Hammond	21 déc. 1885	200 00	86 50	.....
Saint-Jean	Dans le havre de Montréal.	Alfred Pinsonneault	8 mars 1888	500 00	604 50	104 50
Sorel		Pierre Bellefeuille	20 avril 1875	300 00	308 50	8 50

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation..	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bathurst	30 mai 1873	James Andrew	23 mars 1881	200 00	53 00	...
Havre de Black et Havre au Castor	22 sept. 1883	E. W. Cross	17 sept. 1883	100 00	11 50	...
Bouctouche	30 mai 1873	Melem Chase	30 juil. 1890	100 00	10 50	...
Campbelltown	30 mai 1873	William Mott	9 juil. 1873	200 00	19 50	...
Campobello	30 mai 1873	John Benjamin Beatty	7 juil. 1873	100 00	36 00	...
Caraquette	30 mai 1873	Louis Poirier	17 avril 1883	150 00	10 50	...
Chatham	30 mai 1873	Wm. Johnston	25 juin 1879	300 00	309 00	9 00
Cocagne	30 mai 1873	John Brooks	7 juil. 1873	100 00	2 74	...
Dalhousie	30 mai 1873	Wm. Smith	19 mars 1888	200 00	126 50	...
Dorchester	30 mai 1873	E. Palmer	11 avril 1887	200 00	12 50	...
Frédéricton	30 mai 1873	Vacant	...	...	...	...
Grand-Manan, Nord	18 sept. 1876	James A. Pettis	21 mai 1888	100 00	...	...
Grand-Manan, Sud	22 août 1889	Abel Wilcox	22 août 1889	100 00	7 00	...
Grand-Shemogue	17 mai 1875	Fred. Chapman	21 mai 1888	100 00	1 00	...
Harvey	30 mai 1873	H. E. Graves	8 juil. 1884	100 00	41 50	...
Hillsborough	39 mai 1873	W. H. Carlisle	20 mai 1890	150 00	87 50	...
Cap-Hopewell	25 août 1891	Josiah Christopher	25 août 1891	200 00	...	...
Récif de St-Stephens	30 mai 1873	Charles Young	22 avril 1876	100 00	...	...
La Tête, etc	22 sept. 1883	Jos. Chambers	17 sept. 1883	100 00	4 00	...
Petit Shippegan et le Goulet Miscou	1er mai 1886	Donald Harper	19 avril 1886	100 00	6 00	...
Petit-Shemogue	5 sept. 1886	Fred. Chapman	5 sept. 1888	100 00	1 00	...
Moncton	30 mai 1873	Vacant	...	...	...	...
Musquash	26 mars 1874	George Rose	16 mai 1887	100 00	32 00	...
Newcastle	30 mai 1873	John Niven	7 juil. 1887	300 00	166 00	...
Joggins-Nord	30 mai 1873	Vacant	...	...	...	...
Port-Elgin et Baie-Verte	6 fév. 1873	Jacob Silliker	6 fév. 1878	200 00	74 00	...
Pokemouche	7 juil. 1883	Vital Lousier	23 juin 1888	100 00	...	...
Richibouctou	30 mai 1873	James Alexander Jardine	11 mai 1874	200 00	84 00	...
Rockland	30 mai 1873	Vacant	...	...	...	...
Sackville	30 mai 1873	Alexander Ford	28 juin 1888	200 00	12 00	...
St-Andrews	30 mai 1873	John Wren	6 mai 1884	100 00	57 00	...
Saint-George	30 mai 1873	Alexander Dick	29 août 1884	100 00	18 50	...
Saint-Martin et Quaco	14 mai 1874	Joseph Carson	14 mai 1874	100 00	8 50	...
Shédiac	30 mai 1873	Alexander McQueen	19 mai 1876	300 00	76 50	...
Shippegan	30 mai 1873	John DeGrace	10 août 1880	100 00	8 50	...
Tracadie	7 mai 1874	Vital Arceno	9 juil. 1875	100 00	2 50	...
Waterside	...	Wm. Riley Copp	3 sept. 1889	100 00	8 50	...
Iles Ouest	4 fév. 1879	Thos. K. Parker	4 fév. 1879	200 00	...	...

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation..	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
Advocate	15 mai 1880	Samuel Morris	10 mai 1880	100 00	9 00	...
Annapolis	12 mars 1875	William Cummings	16 mai 1879	200 00	...	...
Rivière-aux-Pommes	14 août 1886	Robt. Fields	9 sept. 1890	200 00	20 50	...
Arichat	22 avril 1879	Francis Marmeau	6 mai 1884	200 00	40 50	...
Baddeck	23 sept 1875	Vacant	...	100 00	6 50	...
Barrington	10 juil. 1882	Thos. L. Banks	23 nov. 1885	200 00	23 50	...
Bayfield	11 juil. 1879	John McDonald	11 juil. 1879	200 00	...	...
Baie Saint-Laurent	21 avril 1887	G. Zwicker	21 avril 1887	200 00	...	...
Rivière-à-L'Ours	25 sept. 1874	Robert Austin	4 avril 1887	100 00	74 50	...
Havre-au-Castor	24 juil. 1880	Henry Hawboldt	22 sept. 1888	100 00	4 00	...
Grand-Havre	9 juin 1883	Donald McKenzie	28 mai 1883	100 00	...	...
Rivière Bourgeoise	1er mai 1885	E. C. Bouchie	19 avril 1886	100 00	9 50	...
Bridgewater	6 mai 1874	Joseph Robins Wyman	6 mai 1874	100 00	10 00	...

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bras-d'Or, y compris New-Campbelltown.	6 mai '74	A. Livingston	25 août '91	200 00	2 00	
Cap Canso	6 juin '76	William Walsh	6 juin '76	100 00	117 00	17 00
Cap du Nègre ou Havre Nord-Est	18 mai '81	A. D. Perry	18 mai '81	200 00	21 50	.....
Chester	8 sept. '83	Arch. Evans	4 août '83	100 00	15 00	.....
Chéticamp	20 avril '76	Fulgence Ancom	15 avril '76	100 00	4 50	.....
Havre de Clarke	1er juin '81	J. B. Brennan	1er juin '81	200 00	14 50	.....
Clementsport	1er mai '77	Thomas Tracey	1er mai '77	100 00	13 00	.....
Ligne de comté à Grand-Narrows	9 juin '83	Vacant	.....	.....	.....	.....
Baie des Vaches	3 mars '79	Hector McDonald	3 mars '79	400 00	135 00	.....
Havre au Corbeau	30 sept. '88	John Ehler	5 mai '90	100 00	.....	.....
D'Escousse	23 janv. '85	Arthur Pertus	6 mars '90	100 00	38 50	.....
Digby	19 fév. '78	James A. Hughes	19 fév. '78	300 00	28 50	.....
Baie de l'Est	25 août '83	Donald McInnes	5 avril '86	100 00	.....	.....
Fourchier	22 mai '89	Neil McLean	22 mai '89	100 00	0 50	.....
Gaberouse	3 mars '79	John Wm. Hardy	2 nov. '86	100 00	2 00	.....
Jetée de Glasgow et du Cap-Breton	30 oct. '89	Angus McQuarrie	30 oct. '80	300 00	230 50	.....
Halifax	L'acte ne requiert pas de proclamation.	Edward O'Brien	18 mars '80	1,800 00	1,677 00	.....
Hantsport	27 juin '84	Edward Davison	27 juin '84	225 00	202 50	.....
Ingonish, baie nord d'	22 mars '81	William Thompson	24 mars '81	200 00	.....	.....
Ingonish, baie sud d'	9 oct. '84	P. C. Brewer	9 juin '86	100 00	13 00	.....
Havre International, Sydney	30 oct. '80	Michael Neville	30 oct. '80	300 00	320 00	20 00
Havre Isaac	30 oct. '89	Andrew J. Blakely	30 oct. '89	100 00	24 50	.....
Jeddore	20 sept. '90	Wm. Jennox	20 sept. '90	100 00	2 50	.....
Baie Jordan	25 oct. '76	Matthew Drips McKenzie	25 oct. '76	150 00	3 50	.....
* LaHave ou Anse de Getson	12 mars '75	George Henry Zwicker	25 fév. '75	300 00	22 00	.....
L'Ardoise, haut et bas	22 août '84	George Burke	29 août '84	100 00	1 00	.....
Lingan	12 juill. '81	Thomas Laffin	12 juill. '81	200 00	.....	.....
Liscombe	18 mai '81	David Rosenheiser	9 août '88	200 00	.....	.....
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe McKay et Grand Narrows	25 avril 84	Peter McLean	25 avril '84	100 00	.....	.....
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe McKay à la riv. Washadebuck	25 avril '84	Alex. J. NcNeill	25 avril '84	100 00	.....	.....
Petite Baie Glacée	3 août '74	E. Douglas Rigby	8 mai '84	200 00	188 00	.....
Petits Narrows et Pointe Cranberry	9 juin '83	Norman Matheson	23 mai '83	100 00	2 00	.....
Liverpool	19 janv. '77	Wm. A. Kenny	19 janv. '77	200 00	114 00	.....
Lockeport	18 mai '81	E. A. Capstick	18 mai '81	200 00	44 50	.....
Louisburg	17 mars '79	Louis Dickson	5 oct. '87	200 00	45 00	.....
Lunenburg	3 déc. '75	William Henry Begg	3 déc. '75	150 00	101 50	.....
Mabou	17 juill. '80	Finlay Rankin	23 juin '80	100 00	.....	.....
Baie Mahone	16 mai '87	W. A. Pickles	16 mai '87	200 00	25 50	.....
Anse McNair	12 mars '75	Ronald McEachen	8 mars '75	150 00	.....	.....
Main-à-Dieu	31 juill. '86	John Farrell	21 juill. '86	100 00	14 00	.....

* NOTE.—Le maitre de port de LaHave a imposé une amende pour infraction aux règlements de port et en a déposé le montant, $12, au crédit du receveur général.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Maitland	26 mai '85	Vacant				
Margaretsville	26 mars '78	Robert Earley	26 mars '78	100 00		
Baie Marguerite	16 juill. '75	Francis Peter Boutillier	9 juill. '75	100 00	27 50	
Margaree	12 juin '86	Julian White	2 août '89	100 00	6 00	
Merigomish	26 mars '78	W. C. Olding	26 mars '78	100 00		
Rivière Météghan	10 fév. '83	Urbain Doucette	31 janv. '83	100 00	36 00	
Havre de McNeil	9 juin '83	A. Hayman	28 mai '83	100 00		
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100 00	3 00	
New-Haven	9 juin '83	H. A. McLeod	17 août '89	100 00		
Northport	27 juin '82	John Burns	27 juin '82	100 00	44 00	
Anse Nord-ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan	22 déc. '76	Vacant				
Parrsboro'	22 oct., '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	200 00	180 50	
Pont de la Petite-Rivière	7 juill. '83	Joseph Nelson Parks	27 avril '88	100 00		
Havre Plaster	6 mai '74	Vacant				
Port-George	1re mai '77	Charles B. Weaver	1 mai '77	150 00		
Port-Gréville	13 mars '80	George Hatfield	8 avril '91	200 00	5 50	
Port-Hawkesbury	16 juill. '75	Daniel Henesey	9 juill. '75	200 00	78 00	
Port-Hood	16 juill. '75	John Murphy, jeune	9 juill. '75	200 00	2 50	
Port-la-Tour	14 avril '81	William Nickerson	14 avril '81	200 00	3 00	
Port-Lorne	27 mars '86	Samuel Beardsley	13 mars '86	200 00	1 00	
Port-Mulgrave	8 mars '76	Duncan Gillis	23 mars '83	200 00	28 50	
Port-Medway	25 juin '79	John W. Hutt	19 avril '84	200 00	15 00	
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau	27 sept. '82	100 00	46 50	
Pugwash	22 oct. '73	A. A. Stevens	22 oct. '73	100 00	51 00	
Anse de Ritcey	26 sept. '84	Joseph Ritcey	29 sept. '84	100 00	50 50	
Rivière Jean	26 mars '78	H. Campbell	11 juin '91	100 00	1 00	
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuches	20 avril '81	Peter McLean	20 avril '81	200 00		
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	James G. Pride	18 mai '81	200 00	9 00	
Saint-Pierre	24 janv. '81	Peter McNeill	17 sept. '83	200 00	84 00	
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith, aîné	23 déc. '79	200 00	4 00	
Havre Sheet	14 mai '74	Malcolm McFarlane	6 déc. '83	150 00	52 00	
Shelburne	27 août '77	John A. McGowan, jeune	22 janv. '80	200 00	193 00	
Havre au Navire	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100 00	11 00	
Smith's Mountain	9 juin '83	James McKillop	28 mai '73	100 00	2 50	
Tatamagouche	27 fév. '78	Samuel Hingley	18 mars '87	200 00	3 50	
Tidnish	5 juill. '82	Charles Fields	30 juin '84	100 00	28 00	
Torbay et Whitehead	18 mai '81	O. N. Feltmate	18 mai '81	200 00	38 00	
Tusket	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	6 00	
JetéeVictoria, Sydney	25 juill. '84	York H. Barrington	25 juill. '84	200 00	126 50	
Wallace	22 oct. '73	Charles E. Kerr	28 juill. '85	100 00	9 50	
Arichat-ouest	20 août '90	Simon Terrio	20 août '90	100 00	21 50	
Baie-Ouest	8 mai '84	John McInnes	8 mai '84	100 00	3 50	
Port-Ouest	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200 00	33 50	
Whycocomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00		
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250 00	245 50	

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Alberton et Cascumpec	15 juil. '74	Algernon Wells	18 déc. '90	200 00	7 50	
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200 00		
Brudenell	25 juill. '85	John A. Gordon, jeune	25 juill. '85	200 00		
Cap-Traverse	23 mai '84	Vacant				

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rivière Cardigan, y compris Pont Cardigan..	2 juillet '78	Hercules McDonald........	2 juillet '78	200 00	....	......
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell.	2 juillet '78	Allan Campbell	14 juin '83	100 00	....	.. ..
Cove-Head...........	15 mai '80	James D. McMillan....	15 mai '80	100 00	....	....
Charlottetown.........	15 juillet '74	David Small....	17 juin '74	400 00	210 75	.. ..
Crapaud............	15 juillet '74	Wesley Myers...........	17 juin '74	200 00	4 00	....
Egmont....	15 juillet '74	George Bollum..	3 nov. '85	200 00	....	......
Georgetown..	15 juillet '74	Samuel Hemphill..........	1er déc. '87	200 00	91 00	.... ..
Grande-Rivière....	10 avril '75	Ronald S. McDonald.... ...	10 avril '75	200 00	....	.. ..
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle.......	10 avril '75	Vacant...	....	....	....	...
Malpèque.........	10 juillet '74	Alex. Thomson.............	5 avril '87	200 00	0 50	....
Miminegash...........	17 avril '80	Michael McElroy..	12 avril '80	100 00	....	......
Pont-Montague.......	15 juillet '74	Daniel C. Campbell.	17 juin '84	200 00	10 00	.... ..
Havre Murray	17 juin '74	Wm. Millar	17 juin '74	200 00	....	..
Rivière Murray...	15 juillet '74	Hugh McKay.	8 mai '84	200 00	7 00	......
New-London...	15 juillet '74	George Mackenzie.	17 juin '74	200 00	3 00	.....
Pinette	15 juillet '74	Vacant....	... .	......	....	......
Port-Hill...........	15 juillet '74	James Ellis...............	17 juin '74	200 00	....	...
Pownal..............	10 juillet '79	A. A. Moore..............	10 juillet '79	100 00	0 50	.....
Baie Rollo...........	10 avril '75	Vacant...	....	.. ...	....	.....
Rustico	17 mai '75	Geo. W. McKay.	12 avril '81	200 00	7 00	.....
Baie Saint-Pierre.	10 avril '75	John McGrath	28 juin '87	200 00	......	......
Souris, Est et Ouest....	10 avril '75	John McCormick...	25 avril '79	200 00	......	......
Summerside..	15 juillet '74	James Grady..	7 nov. '87	200 00	43 00	..
Tignish	22 avril '90	Vacant.	....	....	....	......
Tracadie...............	17 mai '75	Donald Campbell...	31 janv. '81	200 00	1 00	....
Tryon.	12 avril '77	Vacant.	... ...	... .	......	...
Pont de la riv. Vernon..	19 mai '74	John Finlay	9 oct. '84	200 00	5 00	..
Rivière Ouest........	17 mai '75	Vacant......	....	....	....	......

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1891.	Montant payé au receveur général.
Nanaïmo....	10 avril '75	E. Quennell.	24 oct. '84	500 00	633 00	133 00
New-Westminster......	23 janv. '80	Jas. N. Draper.	18 août '86	400 00	63 50	....
Quadra	17 avril '77	Vacant............	....	....	.. ..	....
Vancouver, y compris Burrard-Inlet...	22 février '88	M. W. Thane.	22 février '81	400 00	431 00	31 00
Victoria et Esquimalt...	20 mars '75	W. R. Clarke.	30 mars '81	600 00	422 00	.. ..

WM. SMITH,

Sous-ministre de la marine.

OTTAWA, 1er janvier 1892.

ANNEXE No 35.

TABLEAU donnant les résultats de certains relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de la marine en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts revisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés les 30 juin et 31 décembre 1891.

NOTE.—Les noms en italiques sont ceux des préposés nommés en vertu de l'acte, les autres sont les percepteurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1891.			Semestre expiré le 31 décembre 1891.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés	Montant total.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.			
					$ cts.			$ cts.			$ cts.
Escoumains	Bonaventure	John Topping	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Gaspé	Gaspé	*F. G. Eden*	Nil.	Nil.		29	32	24 10	29	32	24 10
Iles de la Madeleine	Gaspé	P. L. Joncas	Nil.	Nil.			1	0 30		1	0 30
Montréal	Montréal	*Henry McKay*	412	330	305 00	1,498	1,226	1,116 80	1,910	1,556	1,421 80
New-Carlisle	Bonaventure	P. C. Beauchesne	10	4	6 20	5	7	4 60	15	11	10 80
New-Richmond	Bonaventure	R. W. H. Dimock									
Percé	Gaspé	W. Flynn	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Québec	Québec	*J. U. Gregory*	271	56	152 30	433	171	267 80	704	227	420 10
Rimouski	Rimouski	J. A. Martin	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Saint-Jean	Saint-Jean	E. D. Philips	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Sorel	Richelieu	Joseph Mathieu	1	13	4 40		1	0 30	1	14	4 70
Trois-Rivières	Trois-Rivières	P. H. Vanasse	Nil.	Nil.			2	0 60		2	0 60

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Matelots engagés (30 juin 1891).	Matelots congédiés (30 juin 1891).	Montant (30 juin 1891).	Matelots engagés (31 déc. 1891).	Matelots congédiés (31 déc. 1891).	Montant (31 déc. 1891).	Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés	Montant total.
Alma	Albert	D. Cleveland	11	4	6 70	10	7	7 10	21	11	13 80
Bathurst	Gloucester	W. J. O'Brien	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Bouctouche	Kent	J. J. LeBlanc									
Chatham	Northumberland	*J. J. Brown*	37	6	20 30	38	28	27 40	75	34	47 70
Cocagne	Kent	A. K. Dysart	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Dalhousie	Ristigouche	W. Montgomery	5		2 50	Nil.	Nil.		5		2 50
Dorchester	Westmoreland	Walter Dobson	16	2	8 60	36	32	27 60	52	34	36 20
Frédéricton	York	A. F. Street	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Grand-Manan	Charlotte	E. A. Calder	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	

Harvey	Albert	G. Brewster	20	6	11 80	8	1	4 30	28	7	16 11
Hillsborough	Albert	John Wallace	41	9	23 20	27	26	21 30	68	35	44 50
Lepréaux	Charlotte	G. K. Hanson	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Moncton	Westmoreland	J. W. Binney	15	4	8 70	22	20	17 00	37	24	25 70
Musquash	Saint-Jean	A. T. Dunn	7	6	5 30	4	5	3 50	11	11	8 80
New-Bandon	Gloucester	F. J. Foley									
Newcastle	Northumberland	W. A. Park	8		4 00	20	6	11 80	28	6	15 80
Joggins-Nord	Westmoreland	Rufus C. Ward									
Quaco	Saint-Jean	J. Carson	37	12	22 10	14	32	16 60	51	44	38 70
Richibouctou	Kent	B. V. Johnson	1	1	0 80	7	6	5 30	8	7	6 11
Rockland	Westmoreland	A. Boudreau	Nil.	Nil.		3	10	4 50	3	10	4 50
Rockport	Westmoreland	R. C. Ward	3	3	2 40	14	8	9 40	17	11	11 80
Sackville	Westmoreland	W. C. Milner	8	8	6 40	20	24	17 20	28	32	23 60
St-Andrews	Charlotte	*Samuel Billings*									
Saint-George	Charlotte	James McKay	9		4 50	5	10	5 50	14	10	10 00
Saint-Jean	Saint-Jean	*W. H. Purdy*	1,629	1,025	1,122 00	2,117	1,736	1,579 30	3,746	2,761	2,701 30
St-Stephens	Charlotte	H. Graham	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Shédiac	Westmoreland	W. R. Wood	7	1	6 10	4	3	2 90	11	4	9 00
Shippégan	Gloucester	Henry A. Sormany	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	Cumberland	James Ward	18	2	9 60	31	3	16 40	49	5	26 00
Amherst	Cumberland	W. D. Main	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Annapolis	Annapolis	E. McCormack	50	35	35 50	40	38	31 40	90	73	66 90
Antigonish	Antigonish	A. Boyd	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Rivière aux Pommes	Cumberland	H. H. Mosher	9		4 50	8	8	6 40	17	8	10 90
Arichat	Richmond	*D. O'C. Madden*	47	19	29 20	37	13	22 40	84	32	51 60
Baie Aspey	Victoria	D. McDonald	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Baddeck	Victoria	J. McDonald									
Barrington	Shelburne	D. Sargent	6		3 00		3	0 90	6	3	3 90
Bayfield	Antigonish	E. G. Randall	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Anse Beliveau	Digby	J. V. Stuart	41	35	31 00	22	30	20 00	63	65	51 00
Rivière à l'Ours	Digby	*T. H. Miller*	59	47	43 60	69	49	49 20	128	96	92 80
Rivière au Castor	Colchester	R. Perry									
Bridgetown	Annapolis	S. S. Ruggles	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Bridgewater	Lunenburg	*J. H. Wade*	42	17	26 10	60	80	54 00	102	97	80 10
Canada Creek	King	S. W. Rawling	4	3	2 90	4	3	2 90	8	6	5 80
Canso	Guysboro'	J. W. Young	7	9	6 20	12	3	6 90	19	12	13 10
Ile du Cap Sable	Shelburne	*Seth Smith*	7	6	5 30	8	2	4 60	15	8	9 90
Clementsport	Annapolis	Chas. Ditmars	18	6	10 80	16	24	15 20	34	30	26 00
Cornwallis (Canning)	King	E. Rand							22	26	18 80
Baie des Vaches	Cap Breton	W. W. Bown	11	8	7 90	28	23	20 90	39	31	28 80
Digby	Digby	J. M. Viets	2	1	1 30	20	1	10 30	22	2	11 60
Freeport	Digby	Isaiah Thurber	3		1 50	3	3	2 40	6	3	3 90
French Cross	King's	J. E. Orpen	Nil.	Nil.		4	1	2 30	4	1	2 30
Grand Bras d'Or	Cap Breton	D. Campbell	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Guysboro'	Guysboro'	W. Cameron	8		4 00	10	9	7 70	18	9	17 70

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Fin.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1891. Matelots engagés.	Semestre expiré le 30 juin 1891. Matelots congédiés.	Semestre expiré le 30 juin 1891. Montant.	Semestre expiré le 31 déc. 1891. Matelots engagés.	Semestre expiré le 31 déc. 1891. Matelots congédiés.	Semestre expiré le 31 déc. 1891. Montant.	Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Montant total.
					$ cts.			$ cts.			$ cts.
Halifax	Halifax	*H. Bligh*	1,814	1,263	1,285 90	1,720	1,341	1,262 30	3,534	2,604	2,548 20
Hantsport	Hants	J. W. Lawrence	42	24	28 20	61	130	69 50	103	154	97 70
Havre au Bouche	Antigonish	E. Corbet	4	....	2 00	Nil.	Nil.	....	4	....	2 00
Harbourville	King	Chas. E. Morris	7	3	4 40	4	6	3 80	11	9	8 20
Havre Isaac	Guysboro'	J. D. Giffin	8	....	4 00	26	10	16 00	34	10	20 00
Joggins	Cumberland	J. Moffatt	6	....	3 00	16	7	10 10	22	7	13 10
Jordan, baie de	Shelburne	M. D. McKenzie	Nil.	Nil.	....	6	4	4 20	6	4	4 20
Lingan	Cap-Breton	*Matthew Roche*	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Petit Bras d'Or	Cap-Breton	P. Collins	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....
Liscomb	Guysboro'	James Hemlow	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liverpool	Queen	*W. A. Kenney*	139	46	82 70	109	69	74 20	248	115	156 90
Lockeport	Shelburne	George Stalker	130	63	83 90	68	63	52 90	198	126	136 80
Londonderry	Colchester	J. A. Blaikie	2	....	1 00	6	2	3 60	8	2	4 60
Louisburg	Cap-Breton	*W. H. McAlpine*	43	14	25 70	28	29	22 70	71	43	48 40
Lunenburg	Lunenburg	*William Young*	278	418	264 40	347	321	269 80	625	739	534 20
Baie Mahone	Lunenburg	A. F. Zwicker	11	14	9 70	48	4	25 20	59	18	34 90
Main à Dieu	Cap-Breton	R. McDougall	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....
Maitland	Hants	Alex. Roy	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Margaree	Inverness	M. A. Dunn	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....
Margaretsville	Annapolis	D. W. Landers	8	5	5 50	9	5	6 00	17	10	11 50
Merigomish	Pictou	D. McGregor	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....
Meteghan	Digby	E. U. Doucet	41	10	23 50	13	5	8 00	54	15	31 50
North East Harbour	Shelburne	G. B. Swaine	6	....	3 00	Nil.	Nil.	....	6	....	3 00
North Sydney	Cap-Breton	*James Armstrong*	61	22	37 10	205	118	137 90	266	140	175 00
Parrsborough	Cumberland	A. S. Townshend	115	84	82 70	227	200	173 50	342	284	256 20
Pictou	Pictou	*M. Campbell*	45	8	24 90	72	59	53 70	117	67	78 60
Port Acadie	Digby	A. Bourneuf	30	19	20 70	16	7	10 10	46	26	30 80
Port Caledonia et Petite Baie Glacée	Cap-Breton	J. J. Campbell	51	60	43 50	41	65	40 00	92	125	83 50
Port Gilbert	Digby	S. Sanderson	91	47	59 60	109	132	94 10	200	179	153 70
Port Greville	Cumberland	James Kerr	23	2	12 10	4	6	3 80	27	8	15 90
Port Hawkesbury	Inverness	*John Stapleton*	20	14	14 20	25	15	17 00	45	29	31 20
Port Hood	Inverness	E. D. Tremain	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....
Port la Tour	Shelburne	J. W. Taylor	Nil.	Nil.	....	3	1	1 80	3	1	1 80
Port Lorne	Annapolis	W. Graves	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....	Nil.	Nil.	....

Port-Medway	Queen	E. E. Letson	42	12	24 60	......	......	......	......	......	......
Port-Mulgrave	Guysboro'	D. Murray	8	4	5 00	Nil.	Nil.	......	8	4	5 00
Port-William	King	G. S. Lockwood	6	3	3 90	8	3	4 90	14	6	8 80
Pubnico	Yarmouth	P. S. D'Entremont	31	......	15 50	17	......	8 50	48	......	24 00
Pugwash	Cumberland	J. H. Black	Nil.	Nil.	......	4	3	2 90	4	3	2 90
Sainte-Anne	Cap-Breton	D. McAuley	3	......	1 50	4	2	2 60	7	2	4 10
Rivière Sainte-Marie	Guysboro'	A. F. Falconer	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Saint-Pierre	Richmond	Donald Urquhart	29	......	14 50	3	2	2 10	32	2	16 60
Sheet-Harbour	Halifax	M. Macfarlane	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil	Nil.	......
Shelburne	Shelburne	W. W. Atwood	68	23	40 90	23	23	18 40	91	46	59 30
Sydney	Cap-Breton	*Neil McDonald.*	21	10	13 50	61	32	40 10	82	42	53 60
Anse de Thorne	Annapolis	E. H. Porter	15	1	7 80	29	......	14 50	44	1	22 30
Truro	Colchester	George P. Nelson	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr	Nil.	Nil.	......	16	8	10 40	16	8	10 40
Walton	Hants	H. Woolaver	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Arichat-Ouest	Richmond	Simon Terrio	17	......	8 50	19	15	14 00	36	15	22 50
Weymouth	Digby	N. B. Jones	71	15	40 00	51	39	37 20	122	54	77 20
Windsor	Hants	H. W. Dimock	68	20	40 00	136	56	84 80	204	76	124 80
Wilmot	Annapolis	G. B. Reed	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Wolfville	King	J. B. Davison	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Yarmouth	Yarmouth	W. H. Moody	438	256	295 80	488	448	378 40	926	704	674 20

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Cascumpec	Prince	James F. White	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Charlottetown	Queen	*H. W. Mutch*	54	30	36 00	60	40	42 00	114	70	78 00
Crapaud	Queen	S. J. B. Leard	7	4	4 70	Nil.	Nil.	......	7	4	4 70
Georgetown	King	Charles Owen	24	6	13 80	23	10	14 50	47	16	28 30
Malpeque	Prince	J. M. MacNutt	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Pont-Montague	King	J. M. Aitken	5	......	2 50	6	3	3 90	11	3	6 40
Havre-Murray	King	H. J. Brehaut	4	......	2 00	Nil.	Nil.	......	4	......	2 00
Pinette	Queen	H. D. Morrison	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Port-Hill	Prince	W. Hopgood	Nil.	Nil.	......	18	......	9 00	18	......	9 00
Baie Saint-Pierre	King	J. A. McLaine	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Souris	King	Michael J. Foley	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Summerside	Prince	*Jos. Reed*	26	11	16 30	33	15	21 00	59	26	37 30
Tignish	Prince	George Conroy	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......	Nil.	Nil.	......
Cap-Ouest	Prince	Vacant	......	......	......	......	......	......	......	......	......

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster	New-Westminster	J. S. Clute	......	1	0 30	11	2	6 10	11	3	6 40
Vancouver	do	J. M. Bowell	172	106	117 80	212	284	191 20	384	318	309 00
Victoria	Victoria	A. R. Milne	673	61	354 80	77	556	205 30	750	617	560 10

ANNEXE N° 36.

RAPPORT DU MAJOR GÉNÉRAL D. R. CAMERON SUR LES PIGEONS VOYAGEURS DU DÉPARTEMENT À HALIFAX.

KINGSTON, ONTARIO, 2 septembre 1891.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément au désir de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, intimé dans votre télégramme du 2 juillet, je me suis rendu à Halifax, N.-E., le 27, pour y inspecter le colombier du département, et faire rapport de cette inspection.

Je suis arrivé à Halifax à minuit, le 28 juillet, et j'en suis reparti dans la nuit du 7 août.

Maintenant, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

L'approvisionnement de pigeons avec lequel on a établi le colombier se composait de jeunes volatiles éclos l'année dernière, dont 17 importés d'Angleterre et 6 donnés plus tard par le comte de Bury, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Ce sont ceux qu'on a reçus au colombier l'an passé, trois autres, d'Angleterre, étant morts soit pendant la traversée ou aussitôt après leur arrivée d'Angleterre par voie de Québec.

En faisant l'inventaire, je trouvai 41 pigeons au colombier—38 avec leur plumage pleinement développé, et 3 nouvellement éclos. Il y en avait alors probablement quelques-uns de sortis dans les environs.

Sur ce nombre, je n'en vis que 11 qu'on eût marqués en leur attachant aux pattes les bandes spéciales fournies au colombier :—H1, marqueté de bleu ; H5, bleu ; H6, noir ; H7, marqueté de bleu ; H10, marqueté de bleu ; H12, marqueté de bleu ; H13, bleu ; H14, bleu ; H16, marqueté de bleu ; H21, marqueté de bleu, et H26, brun argenté.

Je constatai l'absence des numéros intermédiaires, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24 et 25, et des bandes restantes, 27 à 50, fournies au colombier, le numéro 27 manquait.

En supposant que les bandes de 1 à 27 aient servi, il manquait, lors de l'inventaire, 16 pigeons des 27 seulement ainsi marqués. C'est là une perte excessive—même en faisant une déduction libérale pour décès, accidents, et absences du colombier. Comme j'ai vérifié en partie les numéros présents en deux occasions subséquentes, et que je n'en ai pas trouvé un que je n'eusse compté auparavant, je crois qu'il est improbable qu'il y eût plus de deux ou trois sujets, s'il y en eût, hors du pigeonnier et de sa cage quand j'en ai fait le décompte pour la première fois.

A part les trois nouvellement éclos, dont deux au moins étaient d'âge à ce qu'on leur attachât des bandes aux pattes, il y en avait 27 avec toutes leurs plumes, sans bandes, quoiqu'il y eût 23 bandes disponibles—de 28 à 50.

On a complètement négligé de tenir le livre d'approvisionnement, il n'y figure aucune inscription après celles des pigeons importés d'Angleterre, et que j'avais portés sur le livre avant de le transmettre à Halifax.

Partant, il est impossible de constater le nombre d'accidents arrivés depuis l'établissement du pigeonnier, ni de distinguer les pigeons importés et ceux reçus du comte de Bury, des pigeons élevés au colombier, ni de retracer la généalogie d'aucun d'eux.

On n'a pas tenu de liste de l'entraînement auquel ils ont été soumis, de sorte qu'on n'a pas pu suivre de règle sur ce point important. A l'exception de M. Neal, le garde-magasin, qui savait que les numéros 111, 115 et 117 avaient été lâchés de Ship-Harbour, je n'ai pas eu de renseignements sur l'âge, le sexe, les distances et les dates de volées d'entraînement d'aucun des pigeons ; d'où vient que quand j'ai voulu en envoyer quelques-uns du côté de la mer, j'ai été réduit à les prendre au hasard, sans égard à l'âge ou à l'entraînement préalable.

Si le manque de soins particuliers explique quelques-uns de ces fâcheux résultats, je crois cependant qu'il faut les attribuer principalement au fait que M. Downs, qui est officiellement responsable et le seul qui reçoive une rémunération par rapport au colombier—malgré tout son désir de faire avancer l'entreprise, malgré sa grande expérience et l'intérêt qu'il prend à tout ce qui regarde l'histoire naturelle—n'est pas apte physiquement à faire, à son âge, ce dont il est besoin.

Le garde-magasin Neal se tient continuellement dans le voisinage du pigeonnier pour l'accomplissement des devoirs réguliers de sa charge ; il est actif, attentif et assidu ; il est à même d'avoir l'œil sur les pigeons et de les entraîner.

Pour ces raisons, m'est avis qu'il est à désirer qu'on libère M. Downs de la charge du colombier et qu'on en transfère exclusivement le contrôle au garde-magasin Neal, en ajoutant quelque chose—soit $1 par semaine—à ses appointements.

Avant de quitter ce sujet du livre d'approvisionnement et de la liste d'entraînement, je crois devoir indiquer à quels objets ils servent.

Dans le livre d'approvisionnement sont des colonnes avec en-têtes appropriées pour les numéros de colombier, les marques distinctives particulières des pigeons, leur sexe, couleur, la date de l'éclosion, leur généalogie, les lieux d'où on les a eus, ce qu'il en est advenu, par mort, vente, don, etc., le coût, le prix, en cas de vente, et les observations.

Ce livre donne ainsi le moyen de contrôler le contenu du colombier et de faire la distinction entre les pigeons pour qu'on puisse choisir les plus aptes au service qui se rattache aux listes d'entraînement.

Ces listes sont tout simplement formées d'un certain nombre de colonnes verticales parallèles, dont la première a pour en-tête "numéro du colombier," la seconde "numéro de bande," la troisième "couleur," et les autres, laissées sans en-tête, pour être remplies selon les besoins.

Sous les en-têtes des première, seconde et troisième colonnes sont successivement inscrits les détails donnés dans les colonnes correspondantes du livre d'approvisionnement.

Dans la quatrième colonne et les suivantes, quand un pignon est envoyé pour être entraîné, un chiffre est placé vis-à-vis de son numéro de colombier et la colonne porte en tête la date, le lieu et la distance auxquels le pigeon a été envoyé.

Tous ceux expédiés à la même date, à la même distance et au même lieu pour une volée d'entraînement sont inscrits dans la même colonne sous le même en-tête.

J'annexe au présent rapport une formule explicative d'une liste d'entraînement.

Lorsqu'on entraîne ces oiseaux, on les envoie pour être lâchés à des distances de plus en plus grandes de leur colombier. Il importe beaucoup de faire particulièrement attention à ceci quant aux tout jeunes pigeonneaux dont on commence l'entraînement.

Ces distances devraient être approximativement, en milles :—

¼
1
3
10
20 } Qu'on augmentera de 25 à 50 milles jusqu'à 200.
35
50
75
100

Il est évident que, sans la liste en question et le livre d'approvisionnement, on ne pourrait suivre un pareil système d'entraînement, car non seulement il n'y aurait pas moyen de savoir quelles volées chacun d'eux a prises auparavant, mais il serait presque impossible à un gardien de colombier de les distinguer les uns des autres, à peu d'exceptions près.

De plus, il est préférable de se défaire de ceux qui ne montrent pas les aptitudes voulues, tant parce qu'ils ne valent rien qu'à cause du risque que l'on courrait de propager leurs mauvaises qualités par leur reproduction au pigeonnier. Mais on ne saurait faire ce triage avec discernement sans avoir les données du livre d'approvisionnement et de la liste d'entraînement.

Dans sa première course—soit à 50 milles—parfois il se peut qu'un pigeonneau passe plusieurs jours sans revenir à son colombier. Si, en consultant le livre d'approvisionnement, on constate que les pigeons de la même généalogie ont mal tourné, on doit se débarrasser du pigeonneau. Si, d'un autre côté, le livre ne donne pas de renseignements défavorables, on peut alors fort bien continuer de le dresser, car il peut avoir été retardé par le vent, le mauvais temps, par quelque accident qui lui serait arrivé, etc., et son retour définitif pourrait être la preuve qu'il est doué d'une persévérance opiniâtre qu'on doit priser beaucoup. On sait qu'il y a des pigeons qui sont revenus au colombier après avoir franchi de longues distances, privés de l'usage d'une de leurs ailes.

Un tel sujet pourrait devenir ensuite inappréciable pour la reproduction.

Le colombier est des meilleurs. Toutefois, sous quelques rapports, il a besoin d'amélioration.

On y entre à présent par une trappe pratiquée dans le plancher. Cette disposition est très défectueuse.

Il faut toujours éviter d'effrayer les pigeons, mais c'est surtout essentiel lorsque le gardien du colombier y pénètre pour prendre ses notes ou pour s'emparer de quelques-uns dans le but de les entraîner; alors une partie du plancher qui se soulève mystérieusement et l'apparition de la tête et du corps d'un homme jettent l'émoi dans toute la volière.

On peut simplement et aisément remédier à ce défaut en pratiquant une porte dans le mur de la cloison, et en transportant l'échelle à quelques pieds de la trappe actuelle de façon à donner accès à la nouvelle porte. On devrait pratiquer dans cette porte une croisée, couverte d'un treillis à l'intérieur, tant pour permettre au gardien de regarder dans le colombier, qu'aux pigeons de voir qu'on va les visiter avant que la porte soit ouverte. Les perchoirs ne sont pas convenablement disposés.

Les pigeons voyageurs, sinon tous les pigeons, demandent des perchoirs séparés; mais ceux que j'ai trouvés dans le colombier, contrairement aux explications et aux dessins que j'avais donnés, étaient des barres continues supportées par des montants se dressant du plancher au plafond. Avec cette disposition, il n'y a pas seulement des combats incessants et cruels entre ces volatiles, mais il est extrêmement difficile de les attraper quand il faut les compter ou les envoyer en entraînement, et ils sont exposés à se blesser en volant.

On devrait enlever complètement ces montants et ces barres, pour les remplacer par des juchoirs de 5 pouces de long sur $1\frac{1}{2}$ pouce de large, assujétis aux murs et à d'autres points d'appui appropriés, en évitant les embrasures de portes, etc.

Il devrait y avoir au moins les deux tiers autant de juchoirs qu'il y a de pigeons au colombier.

La provision de terrines appropriées pour les nids était insuffisante. Les boîtes à nid devraient être prêtes en tout temps.

On a employé de la paille pour les nids. On ne devrait pas introduire de paille dans le colombier. On devrait la remplacer par une ample provision de sciure de bois.

La paille n'est pas un des matériaux naturels pour les nids de pigeons—elle abrite la vermine et elle est encore sous d'autres rapports très malpropre, car elle se tasse et se décompose sous l'effet des déjections des oiseaux—s'attache à leurs œufs et à leurs petits, ce qui en fait mourir beaucoup.

La sciure de bois, bien qu'elle ne soit pas un des matériaux naturels pour ces nids, convient aux pigeons—elle n'attire pas d'insectes, elle est propre et saine.

Les planchers des boîtes à nid et ceux de tout le colombier devraient être aussi bien et amplement couverts de sciure. Un léger râclage qu'on fera une fois par semaine servira à enlever les déjections et à entretenir un air pur dans le pigeonnier.

L'omission de cette précaution a pour conséquence, comme je l'ai remarqué, que les déjections se prennent aux planchers, et répandent une odeur désagréable.

Le colombier doit être blanchi à la chaux une fois l'an, à l'automne.

La cage exposée au grand air et qui se rattache au compartiment des prisonniers a besoin d'être exhaussée et d'être accessible de l'intérieur du colombier, pour être nettoyée. Il est aussi nécessaire qu'elle soit arrangée de façon que tout l'intérieur en soit visible du dedans du colombier. C'est ce qu'on peut faire en posant un carreau dans le mur du pigeonnier.

Les treillis pendants, ou le mode de fermeture ou d'ouverture de l'entrée et de la sortie des pigeons du colombier, n'ont pas l'effet voulu ; de fait, on les a remplacés mal à propos par une porte à bascule et une autre à coulisse.

Ces treillis servent à discrétion ou à exclure les pigeons du colombier, tout en y laissant entrer ceux qui peuvent être au dehors ; à les empêcher d'y entrer ou d'en sortir, ou à laisser le passage libre tant pour l'entrée que pour la sortie.

Le passage doit avoir de 6 à 9 pouces de haut et de 4½ à 5 pouces de large ; l'ouverture est divisée dans sa largeur en trois espaces égaux par les deux bouts d'un treillis inflexible plié deux fois à angles droits, suspendu verticalement par des crampes fixées au bord supérieur du passage.

1½ pouce.

4½ pouces

Treillis métallique pendant.

Les crampes et le treillis sont ajustés de façon que ce dernier puisse se balancer en toute liberté en dedans ou en dehors, mais non se mettre en mouvement de côté.

Si maintenant on pose à demeure un taquet en travers du bas du passage en dehors, il aura l'effet d'empêcher les treillis de se balancer à l'extérieur, mais les laissera se mouvoir libre à l'intérieur. Les fils métalliques ainsi disposés, les pigeons, par une pression du dehors, pourront entrer au colombier, mais n'en pourront sortir.

Pour fermer le passage de manière à empêcher l'entrée ou la sortie, on pose, si l'on veut, un taquet mobile à l'intérieur des treillis.

Pour que le passage ne soit pas obstrué par les fils métalliques, afin que les oiseaux puissent entrer ou sortir à volonté, on enfonce les crampons qui supportent les fils dans une autre pièce de bois disposée de façon qu'elle puisse glisser en haut comme en bas. On attache à la partie supérieure de cette pièce de bois une corde, qu'on fait passer sur une petite poulie fixée au-dessus, et qu'on mène de là, par un trou pratiqué dans le plancher, à la chambre au-dessous du colombier. En tirant cette corde vers le bas, les treillis pendants monteront en haut des taquets, ou même en haut du passage tout entier, et les pigeons auront ainsi pleine liberté d'entrer et de sortir.

Il est bon parfois de monter les treillis tout au haut du passage, mais d'autres fois, il faut les baisser de manière qu'ils se meuvent seulement au-dessus des taquets. Cette disposition a pour objet d'accoutumer les pigeons à opérer leur entrée quant les treillis sont baissés, parce que, quand il s'agit de recevoir des messages apportés par des pigeons, ceux-ci ont à entrer dans leur colombier, tandis que les fils métalliques sont arrangés de façon à leur en permettre l'entrée, mais à empêcher leurs sortie. S'ils ne sont pas accoutumés à pousser les fils en dedans pour pénétrer dans le colombier, leur entrée et leur capture pourront souffrir de grands retards lorsqu'ils arrivent avec des messages.

J'ai observé qu'il y avait dans le colombier un rets, assez semblable à un rets à papillon ou à un rets dormant, pour servir à prendre les pigeons.

On ne devrait jamais employer une pareille invention, au moins dans une volière de pigeons voyageurs, ou l'on a, pour les prendre, une occasion qui revient tous les

jours. L'usage du rets terrifie non seulement celui qu'on cherche à saisir, mais tous les autres aussi, et cela dans une circonstance où il y a toutes les raisons du monde d'éviter de leur faire peur en leur mettant la main dessus.

La disposition des volets est défectueuse. Quand ces volets sont fermés, ils n'excluent pas la lumière, et quoique ce ne soit pas essentiel, il serait à désirer qu'ils fussent disposés comme le sont les treillis, de manière à être manœuvrés de la chambre au-dessous du colombier, pour qu'on le mette dans l'obscurité et que les pigeons perchent tranquilles quelque temps avant l'entrée du gardien pour faire l'inventaire, ou prendre des sujets qu'il enverra en entraînement.

On devrait s'arranger pour leur donner régulièrement à manger des pois—des petits pois gris—ou de la vesce.

J'ai constaté qu'on leur donnait du maïs en grain entier, à cause de la difficulté de se procurer des pois ou de la vesce.

Le maïs est trop gros à avaler ou à digérer pour de tout jeunes pigeonneaux, et lorsque les pères et mères n'ont pas autre chose à donner à leurs petits, ceux-ci sont quelquefois étouffés, ou dépérissent et meurent quelques jours après leur éclosion.

Aux pères et mères on peut donner un peu de blé dur avec les pois; s'il faut recourir au maïs, on doit le concasser.

Je recommande que pendant un certain temps, soit deux mois, on mêle à leur nourriture un peu de chènevis.

A l'élévateur, tout proche du colombier, les pigeons ont trouvé du grain qu'ils préfèrent à celui qu'on leur donne, et ils ont pris assez l'habitude d'aller s'y ébattre avec des bandes de pigeons domestiques de la ville. J'apprends qu'à l'élévateur ils ont trouvé du blé aussi bien que des pois.

Les pigeons sont grands amateurs de chènevis, lequel ne doit pas être employé régulièrement comme régime diététique, parce qu'il ne convient point pour cela. En en mêlant un peu avec les pois, la vesce et le blé à distribuer au pigeonnier, on pourra faire perdre aux pigeons voyageurs l'habitude qu'ont prise quelques-uns d'eux de fréquenter l'élévateur et d'y avoir commerce avec les pigeons communs,

On doit graduellement réduire la quantité de chènevis de façon à le discontinuer après deux mois d'usage sans attirer l'attention des pigeons.

Je me suis assuré à Saint-Jean, N.-B., que MM. Jardine et Cie, rue Prince-William, pourront toujours fournir des pois et de la vesce. Il se peut pourtant qu'on puisse s'en procurer à meilleur marché à d'autres endroits où l'Etat trouverait des moyens de transport.

J'ai trouvé la pâture éparpillée sur le plancher du colombier. C'est là une mauvaise méthode de nourrir des oiseaux. Elle expose la nourriture à être contaminée par leurs déjections, c'est malsain, malpropre, et loin d'être économique. La pâture devrait être mise dans des vaisseaux où les volatiles sont à même de manger sans marcher dans le grain ni le salir. De même, la provision d'eau à boire devrait être à l'abri de toute contamination, ainsi qu'un mélange de sel, de sable fin et de vieux mortier qu'on placera dans un vase séparé.

J'ai déjà parlé de l'insuffisance de l'entraînement donné aux pigeons. On n'a pas suivi de système et on n'a pas lâché de sujet par mer, tandis qu'on aurait pu raisonnablement s'attendre d'en voir à la fin de juin au plus tard, quelques-uns qu'on aurait entraîné de ce côté jusqu'à l'île de Sable—l'objectif du colombier.

Les agents des lignes de vapeur Cunard et Allan, de la ligne Furniss et des lignes de cabotage—MM. Francklyn, Pickford et Black, et Corbett—se sont déclarés prêts à aider de tout leur pouvoir à l'entraînement des pigeons.

Outre ces ressources d'une valeur toute particulière, le bac de Darmouth et le vapeur affecté aux travaux du havre, le *Royal Engineer*—ce dernier faisant trois trajets par jour à des points extérieurs du havre—offrent pour l'entraînement des pigeonneaux des facilités si commodes qu'elles ne sauraient être surpassées nulle part; mais on ne s'est servi ni du bac, ni du vapeur du génie, ni des steamers de la ligne de cabotage, ni de ceux des lignes transatlantiques, bien qu'on pût en user gratuitement pour des volées d'entraînement tous les jours ou trois fois par semaine.

Pendant mon séjour à Halifax, j'ai deux fois profité de steamers au long cours

pour lancer des pigeons—16 en tout—par mer dans la direction de l'île de Sable, et je n'ai pas eu la moindre difficulté ni rencontré d'obstacle dans l'expédition de ces pigeons. Une ligne de tramways va d'un point à proximité du colombier à un autre près de chacun des quais, d'où l'on peut lancer les pigeons.

Par l'intermédiaire de M. Francklyn, de la ligne Allan, j'ai reçu avis de la conduite de six pigeons amenés par le capitaine Hughes, du *Nova Scotian*, le 3 août, pour être lâchés à 2.45 p. m. Le navire était parti d'Halifax à midi. Le capitaine Hughes a écrit de Terreneuve.

J'ai déjà dit que sauf pour trois pigeons qui, au dire de M. Neal, avaient été lancés de Ship-Harbour par voie de terre, on ne connaissait rien de l'entraînement d'aucun des autres, mais pas un jusque-là n'avait été envoyé par mer ou lâché du pont d'un navire.

Dans ces circonstances, et vu les dispositions imparfaites prises pour les attraper à leur retour au pigeonnier, on ne sait pas au juste à quoi s'en tenir quant aux résultats des expériences; néanmoins, ces résultats, jusqu'à un certain point, sont satisfaisants en ce qu'ils montrent ce qu'on peut et ce qu'on pourrait accomplir par un entraînement réussi.

Des six pigeons lâchés à 2.45 p. m., à une distance de 23·61 milles statutaires, deux seulement s'envolèrent du navire à l'instant.

De ceux-ci, un était à son colombier à 3.20 p.m., ayant fait la course à raison d'un peu plus de 40½ milles à l'heure.

Un second était au colombier à 4 p.m. En supposant que c'était l'autre, il avait franchi la même distance à raison de 18$\frac{8}{10}$ milles à l'heure.

Trois autres prirent leur essor du navire à 3.50 et à 4 heures p.m., et un était à son colombier quelques minutes avant 6 heures p.m. C'est à une distance de 34·55 milles de l'île George qu'il partit pour opérer son retour. Il fit donc le trajet à raison de 17·27 milles à l'heure.

Il est fort probable que le premier qui revint était un de ceux qu'on avait lancés de Ship-Harbour. Sa couleur confirme cette opinion. Il se peut que le second et le troisième eussent aussi été lancés de Ship-Harbour, mais comme on ne put les attraper, la chose reste très incertaine.

La grande irrégularité avec laquelle les pigeons sont partis et sont arrivés au colombier peut bien s'expliquer par ce fait tout nouveau pour eux qu'ils ont été lâchés loin au large, d'un vapeur, pour la première fois.

Ils l'ont quitté:

		P.M.
(a.) 2 à 23·61	milles statutaires à	2.45
(b.) 2 à 34·55	do	3.50
(c.) 1 à 36·28	do	4.00
(d.) 1 à 52·96	do	6.00

Celui qui est arrivé au colombier à 4 heures p.m. ne pouvait être un de (*b*); il doit donc être un de (*a*).

Celui arrivé quelques minutes avant 6 p.m. doit être un des trois (*b*) et (*c*) envolés du navire à dix minutes l'un après l'autre, et à une distance de 1¾ mille l'un de l'autre.

Les distances données sont celles mesurées du navire en ligne directe à l'île George, non au colombier.

De 5 à 6 heures p.m. on avait cessé d'avoir l'œil aux pigeons, et ensuite on n'a pas continué de les surveiller, parce qu'on n'avait pas prévu leur irrégularité à partir du navire.

La saison étant avancée, je recommande qu'on ne les entraîne pas par mer au delà de l'embouchure du havre—soit dix milles du colombier—jusqu'en mai prochain, et que, pendant ce laps de temps, on n'entraîne que les pigeonneaux de trois à huit mois et ceux d'entre les pigeons plus avancés en âge, qui ne couvent pas.

Pendant les dix semaines à partir du jour que commencera l'an prochain, on devra tenir tous les pigeons exercés prêts à voler de l'île de Sable à leur colombier

d'Halifax toutes les fois qu'il sera à propos de s'en servir. L'estimation ci-après, applicable à tous pigeons de six mois ou plus, est basée sur des étapes graduées d'entraînement et des intervalles de repos d'une durée amplement suffisante avec une marge allouée pour mauvais temps et autres interruptions :—

			Jours d'intervalle.
1er entraînement,	¼	mille	0
2e do	1	do	1
3e do	3	do	1
	10	do	2
	20	do	2
	35	do	3
	50	do	5
	75	do	5
	100	do	5
	125	do	7
	150	do	7
	175	do	7
	200	do	7
			52
Marge allouée pour cause d'interruption			18
Total			70

Les officiers du service impérial à Halifax, occupés à préparer un système de défense pour Halifax et ses alentours—le colonel Soldie, l'aide-adjudant général et major Waldron, A.R., de l'état-major, de l'officier général commandant, ainsi que l'officier des ingénieurs royaux à la tête du département des signaux—le capitaine Doppsing—Hepenstat—se sont beaucoup intéressés à cette question des pigeons voyageurs, dans l'espoir qu'ils pourront servir de moyens de communication entre les stations d'observations aux phares des îles et la terre ferme—affaire difficile pour le présent et d'une grande importance en temps de guerre. Il est très probable qu'on trouvera ces officiers prêts à coopérer de tout cœur aux expériences à faire avec les pigeons, et je pense que si l'on s'adressait à l'officier général commandant, il serait disposé à détacher un sous-officier soit pour prendre la charge du colombier ou pour aider à sa bonne tenue à condition qu'on cherche à utiliser ces oiseaux pour le système de défense comme pour l'île de Sable.

Dans la direction du nord-ouest, sur le littoral, l'entraînement de pigeons pour l'île de Sable répondrait, en grande partie, aux besoins du système de défense par rapport aux stations d'observation des phares, etc.

En terminant, qu'il me soit permis d'observer que, bien que le colombier d'Halifax soit loin d'avoir atteint jusqu'ici les résultats que j'en espérais, il est hors de doute que ces résultats peuvent se réaliser, comme l'atteste l'expérience de nations européennes. Dans tous les principaux Etats de ce continent les autorités militaires et navales donnent le plus grand soin au développement de systèmes complets de communication par pigeons voyageurs, tant à l'intérieur que sur les côtes. On dit que le gouvernement français à lui seul peut contrôler les services d'un quart de million de ces oiseaux dressés systématiquement pour des fins militaires et navales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. R. CAMERON,

Major général.

ANNEXE No 37.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour les douze mois expirés le 31 octobre 1891.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
9 janv.	Almeda.....	9	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	84	St-Jean à Salem, Mass.	North River, Salem, Mass.	Echouée à marée basse et faux-côte.	....	....	Partiell.	200
1er do	Annie C. Hall.	8	Gloucester, Mass.	do ..	.....	Gloucester, pêcherie..	Ile de Hart, entrée nord au Havre de Canso.	A l'ancre dans la baie de Chédabouctou; la glace coupe sa aussière et la jette sur l'îl. de Hart	....	...	do ..	1,000 Carg.. 100
2 fév..	Arill	11	St-Jean, N.-B.	do ..	90	Victoria à Clayoquot..	Baie Pedder, Metchosin, C.-B.	Les câbles cassent et elle est jetée à la côte; condamnée et vendue.	....	....	Totale..	6,000 Carg., 500
20 janv.	Adria	19	do ..	do ..	194	Lunenburg à New-York.	22 milles au sud-ouest du Cap de Sable.	Une grosse mer l'assaillit, brisant sa roue et causant d'autres avaries.	....	....	Partiell.	50
9 avril.	Arbutus.....	2	Liverpool, N.-E.	do ..	79	Liverpool à Boston, Mass.	Passage de Barrington.	Echouée; pas de bouée sur le récif.	....	....	do ..	1,200 Carg., 500
22 do	Anglesia.....	21	Québec......	Steamer en bois.	97	Havre de Québec.....	Bassin Louise........	Voie d'eau.....	....	...	Partiell.	25
17 janv.	Antoinette....	17	St-Jean, N.-B.	Barque en bois, voilier.	1125	Montevideo à Valparaiso.	37° 10' S.; 65° 0' O. océan Pacifique.	Ouragans continus; navire échoué, etc.	....	....	do ..	7,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
7 avril.	A. T....	7	Annapolis....	Goélette en bois, voilier.	123	Saint-Dominique à New-York.	A 300 milles du Cap Hatteras.	Coup de vent; perdit ses esp. et agrès, et fit une voie d'eau; rem. aux Berm.	....	....	Partiell.	.... Cargaison.
12 mars.	Adele..	14	do ...	do ..	50	Victoria, C.-B., pêche aux phoques.	Havre de Haslem, C.-B., à Queen Charlotte Sound.	Jetée à la côte par un coup de vent.	....	....	Totale..	4,000
16 mai..	Ardella.......	9	Shelburne, N.-E.	do ..	93	Lockeport, pêche......	Ile Verte, Baie Saint-Pierre, C.-B.	Echouée; brume épaisse.	... .	....	Totale..	4,250 Carg., 2,500
8 juin.	Alice S.......	24	Parrsboro, N.-E.	do ..	69	Joggins à Parrsboro'...	Rivière aux Pommes..	Navire frappé par un grain; perd ancres et chaînes, et brise sa grande vergue.	. .. .	....	Partiell.	120
11 do	Atlanta.	14	do ..	do ..	37	Parrsboro' à Advocate.	Havre de Parrsboro'...	Navire frappé contre le quai et se remplit.	. ...	....	do ..	200
17 do	Odak Damon.	16	Provincetown, Mass.	do ..	96	Provincetown, Mass., pêche.	Roche Blonde, près de l'île aux Phoques.	A mal calculé la distance et donne sur la Roche Blonde; est retirée et amenée à Yarmouth pour réparations.	....	....	do ..	625
18 août.	Advance......	3	St-Jean, N.-B.	do ..	99	Saint-Jean à Vineyard Haven.	Détroit de Vineyard...	Le patron du *H. B. Ogden* l'a abordée.	....	....	do ..	300
13 oct...	Allego I	20	Lunenburg, N.-E.	Barque en bois, voilier.	173	Foyal...	Santa Cruz.	Chaînes brisées et navire jeté à la côte.	....	.. .	do ..	.. . .

13 do	Alma...	21	Halifax, N.-E.	Goélette en bois, voilier.	65	Havre Arichat-Ouest.	....	Navire chassé sur son ancre et échoué.	....	....	Légère.		......
13 do	Albatross.....	....	St-Jean, T.N..	do	50	Terreneuve à Sydney-Nord.	Détroit de Belle Ile, Terreneuve.	Au milieu d'une brume, la goél. a touché un rocher dans le détroit de B.-Ile.	....	....	Partiell.		250
13 do	Annie E. Wright.	6	....	Navires en bois, à voiles.	1846	New-York à Shanghai	Lat. 3° 0 N.; long. 164° 22' E.	Typhon	....	...	......		......
2 déc.	Alpha..	10 mois	Vancouver....	Vap. à aub en bois.	65·87	Westminster à Vancouver.	Baie des Anglais	Incendie et échouée.	....	...	......		......
2 do	Aeronaut. ...	5	Yarmouth....	Barq. en b. à voiles.	...	Fernandina à Rio de Janeiro.	Lat. 29 50' N., long. 70 10' O.	....	....	...	......		......
20 oct...	Addie H. Cann	16	do	do	650	Rosano à Rio de Janeiro.	Lat. 34 40' S., long. 52 45' O.	....	....	...	......		......
17 déc..	Amherst......	24	Parrsboro'...	Goélette en bois, à voiles.	99	Boston, Mass., à Advocate, N.-E.	Advocate Bar.	Navire a touché la barre dans hav. Advocate, à marée basse.	....	...	......		...
26 do	Anna.........	....	....	Barque en bois, vapeur.	542	Québec à Yarmouth...	20 milles à l'ouest de pointe S. O. de l'île d'Anticosti.	Brume épaisse et cour. incon. all. vers le n.	....	...	Totale..	carg.	3,000 4,000
9 mars.	B. C. Smith ..	2	Lunenburg...	Goélette en bois, à voiles.	98	Saint-Pierre à Lunenburg.	Récif Owen, Baie de Lunenburg.	Echouée; brume épaisse; marée basse vers l'ouest.	....	....	do ...	carg.	4,500 2,000
15 avril.	Blanche	....	Gloucester, Mass., E.-U.	do	79	Gloucester, pêche	Petru's Ledge.	Echouée; tempête de neige.	....	...	......		......
7 do	Bessie G......	7	Parrsboro'...	do	68	Rockland à Port Greville.	Bliss Harbour, Maine..	Echouée; poussée à la côte p. un coup de v.	....	..	Partiell.		750
18 août	Bloomer......	33	Halifax	do	39	Halifax à Baie Saint-George, T.N.	Golfe Saint-Laurent...	Inconnue.....	....	Tout perd.	Totale..		......
13 oct..	Bismark	15	do	do	54	Chéticamp à Baie Plaisante, C.-B.	Baie Plaisante.......	Chassée sur son anc. et jet. à la c. p. un c. de v.	....	...	do ...		1,500
13 do ..	British Pearl..	....	Guysboro'	do	77	Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.	Pointe Prime, I.P.-E..	Gr'se mer; l'âge du navire est problem. pour quelque chose dans l'accident	....	...	do ..		700
13 do ..	Byron.......	7	Yarmouth....	do	97	Saint-Pierre au Cap Broyle, T.N.	Près de l'anse de Bob Bay, Trepassing ...	....	....	...	do ...		4,000
6 nov..	Barbarone...	14	Saint-Jean, T. N.	do	93	Halifax, N.-E., à Carbonnear, T.N.... .	Baie des Vaches ...	Gr'de tempête	....	....	do ..		......

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
2 déc..	Brisk........	26	Lunenburg....	Goélette en bois, à voiles.	32	Lapoil, T.-N., à Channel, T.-N.	Extrémité S.-O. de l'île Peguac.	Amenée dans le port, a manqué à virer et à touché un rocher.	....	....	Partiell.	500
17 do ..	Bessie.......	....	Yarmouth....	do ..	.....	Yarmouth, N.-E., à St-Jean, T.-N.	Au quai et brise-lames de Bet. Archibald Co's.	Abordé avec un autre navire.	....	....	....	....
23 do ..	Bavaria	13	Kingston, Ont.	do ..	361	Toledo, N.-E., à Goderich, Ont.	A 300 vgs du havre à Goderich.	Echouée pend. son remorq. au port.	....	....	Totale..	6,000 carg. 1,400
....	Bertie Biglow.	15	Yarmouth...	Navire en bois, voil.	1142	Rio de Janeiro aux Barbades, Aoru Island, G.F.	A environ lat. 24° 50' N., lon. 88° 30' O.	Echouée......	....	....	do ...	28,000
11 janv.	Cygnet.......	18	Pictou, N.-E..	Goélette en bois, à voiles.	95	Halifax à Canso ...	Pointe Michaux..	Grandes voiles et grand foc déchirés ; impossible de tenir le large.	....	....	Totale..	1,800 carg. 2,000
22 do	City of Puebla	9	San-Francisco.	Goélette en fer, à vapeur.	1713	San-Francisco à Nanaïmo.	Chenal nord, du havre de Nanaïmo.	Abordé avec le s. *Eton* ; n'obéissaut pas à la barre.	....	..	Légère.	....
27 avril.	C. T. Gregory.	8	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, à voiles.	88	Creek Tynemouth à New-York.	Creek Tynemouth, N.B	Echouée.......	....	....	do ..	....
28 do	Cepola.. ...	16	Shelburne	do ..	94	Souris, I.P.-E., à Boston.	Long Beach, 3 milles N. du Port Hastings.	Prise dans la glace et gelée sur L'ng Beach	....	....	Partiell.	650
29 mars.	Clifford C.....	9	St-Jean.	do ..	107	St-Jean à Newford....	En dehors de Lloyd's Neck, 13 m. en av. de C. Isld., L. Isl. Sound.	Abordage avec le 3 mâts *Elliott L. Dow.*	....	..	do ..	600

22 avril.	Clyde	6	Lunenburg	Barque, en bois, voilier.	237	Porto-Rico à Boston	Océan Atlantique	Son grand perroquet emporté, etc.			do	500
18 août.	Cachar	....	Marseilles, France.	Steamer, en fer.	2909	New-York à Marseilles.	Atlantique Nord	Gouvernail et faux étambot emportés			do	
18 do	Carrie Maud	15	Parrsboro'	Goélette, en bois, voiles.	43	Riv. Harrington, E.-U., à Parrsboro', N.-E.	Rocher de la Sœur, bassin des deux îles de Minas	A dérivé sur les rochers et remis à flot à marée haute.			do	100
18 do	Conquest	29	Boston, E.-U.	Barque, en b., voiles	490	Boston, Mass., à New-Glasgow, N.-E.	Ile aux Sables, N.-E.	Abordée d. une brume épaisse.			do	1,600
5 sept.	Clara J. Wilbur	8	Dorchester, N.-B.	Goélette, en b., voiles	203	Jacnel, Haïti, à Saint-Nicholas More, Haïti.	Récif en dehors du havre de Jacnel.	Le patron décl. que le pilote a échoué le nav. à dessein.			do	1,000
13 oct.	Canora	29	Newcastle, G.-B.	Barque, en bois, voiles.	1252	Québec à Plymouth, G.-B.	Lat. 40° 30′ N., long. 58° 38′ O.	Abord. avec la barque "Rock City."			do	
13 do	Charlotte	3	Arichat, N.-E.	Goélette, en bois, voiles.	12	Pêchant à la baie de Chédabouctou.	Grève, Port-Royal, comté de Richmond.	Chassé sur son ancre dans Port Royal et échoué.			do	40
13 do	Camelia	18	Beddeford	Barque, en b., voiles	184	Bahia à Sydney, C.-B.	Tin Cove, au large de l'île Scatterie.	Naufragé dans un ouragan.			Totale	
13 do	C. E. Thornton	20	Parrsboro'	Goélette, en b., voil.	55	Parrsboro'	Ile aux Perdrix, rivière Parrsboro'.	Voie d'eau			Partiell.	200
6 nov.	Carleton Bell	....	Wiscassett, Me.	do	132	Baie Booth à St-Pierre.	Misaine, Atlantique N.	Ouragan			do	1,500
6 do	Clair	5	Yarmouth	Barque, en b., voil.	229	Westport, Ile Bruyère, à Sydney, C.-B.	Lat. 54° 41′ N., long. 170° 21′; océan Atlantique.	Coup de vent; navire abandonné.			Totale	
6 do	Coden	29	Norvège	do	405	Norvège à la France	Richibouctou	B. de sable entre les barres intér. et extérieures.			do	
6 do	Carniola	12	St-Jean, N.-B.	do	732	Belfast à Chatham, N.-B.	Partie est de l'île Byron, Ile de la Madeleine.				do	
6 do	Cora May	20	Ile de la Madeleine.	Barque, en b., voil.	42	Iles de la Madeleine	A l'entrée de havre aux Maisons, côté O. des Iles de la Madeleine	S'est fait prend. par le courant et jetée à la côte. Vint ensuite un coup de vent.			Totale	400
24 sept.	Clare	5	Yarmouth, N.-E.	Brigantin, en b., voil.	229	Westport à Sydney, C.-B.	Lat. 54° 47′ N., long. 19° 21′ O.	Abandonné			Totale	9,000
....	Clifton	6	St-Jean, N.-B.	Goélette, en b., voil.	218	Alberton au Port au Spain, Trin.	Sur le récif au large du Cap Nord.	Ouragan et temps sombre.			Partiell.	1,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
2 déc.	Cumminger	15	Halifax	Goélette en bois, voiles.	154	Sydney, C.-B., à Halifax.	Peter's Ledge, havre de Sydney.	En sort. du port a donné sur le récif de Peter. Renfloué par des remorqueurs.	....	....	....	....
2 do	Clifton	8	Windsor, N.-E	do	473	Windsor, N.-E., à New-York.	....	Voyage orageux. Le navire a perdu ses voiles à livarde, vergues, etc.	....	....	Partiell.	500
17 do	Champion	9	Halifax, N.-E.	do	16	Louisbourg à Halifax, N.-E.	Battures de Grande Batterie.	....	....	....	Totale	250
23 do	Champion	17	St-Jean, N.-B.	do	97	Hillsboro', N.-B., à Rockland, Me.	Campobello, comté de Charlotte, N.-B.	Etait plus près de terre que ne le supposait.	....	....	Partiell.	80
4 mai.	Danube	21	Victoria	Goélette en fer, à vapeur.	561	Victoria à Coal Harb'r.	Queen Charlotte Sound	Touché un rocher absent de la carte.	....	....	Petite	....
26 do	Dauntless	20	Québec	Goélette en bois, à vapeur.	35	Québec.	Fleuve Saint-Laurent.	Etambotd. gouvern. brisé par du bois flottant	....	....	Partiell.	25
18 août.	Donacona	1	Windsor	Goélet. en bois, voil.	174	Cienfuegos à Boston.	West Chop, N.-E.	Jetée à la côte p. un coup d. vent	....	....	Partiell.	1,800
18 do	Duke of Argyle	..	London	Barque en fer, voiles	960	Londres, Ang., à New-Westminster.	Rivière Fraser, près du quai.	Le pilote ne connaissait pas le chenal.	....	....	....	....
13 oct.	Dan Murray	6 mos	Belfast	Goélette en acier, à vapeur.	1654	New-York à Anvers.	Vers la lat. 41° 45′ N., Long. 62° 15′ O.	Terrible ouragan de S.E. à S.O .qui jette le navire sur la côte.	....	....	....	....

13 oct.	Dolphin	36	Jersey, G.-B.	Voilier en bois.	36	Halifax à Arichat	Havre d'Arichat	Le navire était mouillé au quai mais a brisé ses ancres.			Totale	
22 jan.	Eton	1	Londres, Ang	Goélette, acier, vapeur.	1746	Nanaïmo à San-Francisco.	Havre de Nanaïmo, près du chenal.	Abordé par le steamer *City of Pueblo*, et a eu son tribord avarié.				Inconnu.
7 fév.	Eureka	12	Weymouth, N.-E.	Goélette, bois, voil'r	94	Parrsboro' à Salem, Mass.	Entre Parrsboro' et Saint-Jean.	Frappé par un tourbillon qui brise sa gr'de vergue et le fait échouer.			Partielle	100
1890.												
5 déc.	Emma G. Scammell.	21	Saint-Jean	Barque, bois, voil'r	531	Havane à Buenos Ayres.	Durant le voyage	Echouée, reçut d'autres avaries pendant le voyage; condamnée et vendue.			Totale	8,000
1891.												
12 avril.	Emma Proctor	10	Port-Hawkesbury.	Goélette, bois, voil'r	40	Halifax à Port Mulgrave.	1 m. au N. de l'île Rabbit, anse au Caribou, C.-B.	La glace occasionna une voie d'eau; navire échoué p'r radoub.			Partielle	100 Carg., 200
25 mars	Eureka	13	Parrsboro'	do	94	Boston à Digby	Baie Penobscot, Maine	S'est trompé de bouées et a touché le récif; renfloué.			do	160
30 do	Emma S.	8	Yarmouth	do	97	Barbades à Yarmouth	Battures George, Nouvelle-Angleterre.	Gros temps et navire faisant eau; perdu ses voiles et ses roues; amené à Vineyard Haven.			do	2,000
11 mai.	Esther Roy	14	Maitland	Navire en bois, voil'r	1533	Java à Montréal	Bridgeport Head, C.B.	Est entré dans la glace, a touché fond, été renfloué et amené à Sydney-Nord.			Légère	
14 do	E. Walsh	19	Saint-Jean	Goélette, bois, voil'r	143	Boston à Saint-Pierre, Miquelon.	Yankee Cove Ledge, Whitehaven.	Echoué	Bouée hors de place.		Partielle	1,000 Carg., 3,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
11 juin..	Exile	18	Saint-Jean....	Barque, bois, voil'r	934	Pascagonala à la Hollande.	Lat. 43° 10′ N.; long. 41° 40′ O.	Temp. prolongée; navire couché sur le flanc, aband. p. l'équip. qui fut recueilli p. le str allem'd *Sophia.*	....	....	Totale .	24,000 Carg. 16,000
18 août..	Elnio	2	Halifax	Goélette, bois, voil'r	95	Grande Baie Glacée à Charlottetown.	Pond Shoal, C.-B.....	A simpl. touché, ne connaiss. p. ce haut-fond.	....	....	....	....
18 do	Ella Moore . .	23	Windsor, N.-E	Barque, bois, voil'r	391	Bonaventure à Portland, Maine.	Baie Chédab'ctou N.-E	Echouée......	....	....	partielle	2,000 Carg. 1,000
18 do	Eugenie	11	Halifax.......	Brigantin, bois, voil'r	145	Saint-Thomas à New-York.	O.S.-O. du phare de l'île de Feu, Atlantique.	A donné s. la barre Jones; contracté voie d'eau et aband	....	....	Totale .	£ 1,000
13 oct. .	Eureka. ..	12	Parrsboro'....	Goélette, bois, voil'r	94	A Port-George, en chargement.	Port-George, N.-E ...	Prenant une ch'ge de boisde c'de à St-G'ge quand il fut jeté à la côte par un cp de vent, et avar. 7 sept.	....	..	partielle	500
13 do	Endeavor	14	Saint-Jean.....	do .	65	Dorchester, N.-B., à Parrsboro', N.-E.	Riv. aux Pommes, Baie Cumberland.	Cette goélette courait trop près de la goél. *Nota Bene* et frappa sa poulaine.	....	....	....	....
13 do	E. B. Ketchum	23	Windsor......	do ..	41	Saint-Jean à Advocate Harbour.	Advocate Harbour....	Echouée sur la barre en voulant entrer d. le h. Advocate.	....	....	....	....

13 do	Eliza B.	10	Arichat	do	41	Petit Bras-d'Or Sydney nord.	A la jetée Internationale, havre de Sydney.	Chassée sur ses anc. et s'abandonn. sur un steamer	.....	Partiell.		80
13 do	Emperor	9	Lunenburg	do	51	Channel, T.-N. à Sydney, C.-B., N.-E.	A la jetée Internationale, havre de Sydney.	Deux goélettes dériv. sur elle par l'ouragan du 7 août.	.....	do		250
6 nov.	Euxine.	32	Arichat, N.-E.	Goélette en bois, voilier.	38	Chéticamp à Port-Hawkesbury.	Au large de Cregnish, golfe Saint-Laurent.	Bourrasque	.....	Partiell.		100
6 do	Emma	24	Victoria, C.-B.	Goélette en bois, vapeur.	25	Victoria à Nanaïmo.	Récif Monatt, Chenal Entreprise, C.-B.	Temps brumeux et somb.	.....	Totale		6,000
6 do	Endeavour.	....	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	64	Parrsboro' à Hillsboro'.	Cap Chegnectou, Cumberland, N.-E.	Coup de vent	.....	do		700
2 déc.	Ethel Emerson	9	Dorchester, N.-B.	do	176	New-Bandon, N.-B., à New-Haven, Conn.	Brise-lames de New-Haven, port de New-Bandon.	do	.....	Partiell.		313
2 do	Eureka	13	Parrsboro', N.-E.	do	94	Port-George, N.-E., à Rockland, Me.	Jetée du Port-George.	do	.....	Totale		1,200
23 do	Energy	8	do	Brig'tin en bois, vap.	207	Santa Cruz, Cuba, à New-York.	Au large de Hatteras.	do	.....	do		6,000
22 janv.	Flash.	10	Saint-Jean.	Goëlette en bois, voilier.	96	Saint-Jean à Boston	Cap-Anne	Faible à cause de son trop grand chargement.	.....	Partiell.	carg.	500 220
8 do	Flora Bell	7	Port-Hawkesbury.	do	39	Pictou à Chatham, N.-B.	Ile aux Renards, baie Miramichi, N.-B.	Erreur du patron qui côtoya trop tôt et toucha.	.....	Partiell.	carg.	100 80
18 août.	Fesland	9	Annapolis	do	138	Port-Mulgrave à Digby.	Ile du Spectacle, N.-E.	Brum. épais. ; la mar. et le vent pouss. ce nav. trop près de terre ; prit feu.	.....	Totale	carg.	4,000 2,000
18 do	Florida.	19	Portland, N.-B.	do	272	St-Jean à New-York	Handkerchief Shoals, près de Chatham, Mass.	Le navire tang. sur les hauts-fonds de Nantucket par un gros vent et manq. à virer.	.....	Partiell.	carg.	2,500 1,500
18 do	Freddie B	4	Saint-Jean.	do	38	Saint-George, N.-B., à Rockland, Me.	Ile Nash, Me., E.-U.A.	Echouée	.....	Totale	carg.	1,000 100
8 sept.	Fernot	10	Halifax, N.-E.	do	92	Sheet Harbour à Halifax.	Au large de Jeddore.	A mal jugé la distance d'un rocher caché.	.....	do	carg.	2,200 350
18 oct.	Fanny Dubard	9	San-Francisco.	do	252	Port-Townsend à Bonaventure.	Détroit de San Juan de Fuca.	Abordé par le steamer *Zambesa*.	.....			

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite*.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
13 oct...	Fanny B	13	Halifax....	Goélette en bois, voilier.	65	Gabarus, C.-B., à Halifax.	Cap-Canso	Poussée à terre par la glace en dérive.	....	....		
13 do	Flash Light...	16	Windsor, N.-E	Pet. barq. en bois, voilier.	570	Savannah, Ga., à Montevideo.	Lat. 38° 30′ N.; long. 60° 57′ O.	A essuyé du mauv. temps et subit des avaries.	....	...	Partie'le	784
13 do	Frank G. Dow	19	do ..	Goélette en bois, voilier.	391	Walton, N.-E......	Minus Gut, au large du Cap Fendu.	Un fort vent emporta ses mâts.	....	....	do ..	300
13 do	Falmouth.....	15	do ..	Barqu'tin en bois, voilier.	501	Windsor à New-York..	30 milles à l'est N.-E. de Highland, Cap Cod.	A essuyé du mauv. temps et le vent déchira ses voiles.	....	....	do ..	1,000
6 mars.	Governor Butler.	....	Gloucester, Mass.	Goélette en bois, voilier.	87	Gloucester, durant un voyage de pêche.	15 milles à l'ouest de Brown's Bank.	A emb. de gros. lames p. qu'elle était en panne.	....	....	Partie'le	100
24 avril.	G. G.........	7	St-Jean, T.-N.	do ..	79	Burin, T.-N., pêche...	25 milles au large de Burges.	Vent et bourrasque.	....	....	do .	130
27 mars.	Genesta	4	St-Jean, N.-B.	do ..	110	St-Jean à New-York..	Havre de Saint-Jean, au quai.	Prit un faux côté et se remplit; voie d'eau parce qu'elle avait été désarmée tout l'hiv.	....	....	do ..	150
4 avril.	Glenorchy	8	Halifax.......	Brigantin en bois, voilier.	297	New-York à St-Pierre, Miquelon.	Long Island Sound....	Abord. avec la goélette *A. M. Gates*; sa poulaine emp. et autres avaries.	....	....	do ..	1,000
30 do	Georgenia	10	Guysboro'....	Goélette en bois, voilier.	94	Halifax à la Baie Gabarus, C.-B....	Baie Gabarus, C.-B....	Chassée sur ses ancres, et échouée pour la sauver.	....	....	do ..	800

22 mai	G. M. Cairns	32	Newcastle	Barque en bois, voilier.	1000	Leith à Québec	Lat. 48 07', long. 26'	Abandonnée en mer et mise en feu ; équipage recueil. par un nav. allemand.			Totale.	10,000
28 mars.	G. H. Gordon.	16	Pictou, N.-E.	do	477	Barbades à Antigua	Battures Warrington, Antigua.	Echouée			do	4,500
13 do	Gilbert Parker	9m.	Liverpool, N.-E.	Petite barque, en bois, voilier.	491	Baie Mahone, N.-E., à Cienfuegos.	Récif N.-E. de la Grande île du Turc, Antilles anglaises.	Echouée ; un fort cour. l'entraîne hors de sa route et sur un rocher.			do	19,000 Carg. 3,000
18 août.	Grace Butler.	7	Halifax	Brigantin, en bois, voilier.	149	Ponce, Porto-Rico, à Saint-Jean, N.-B.	Au large de Morrilloes decabo, Rojo, Porto-Rico.	Renv. par une bourrasque soudaine.			do	......
......	Gertie	1	Parrsboro'	Goélette, en bois, voilier.	98	Ile de Spencer à Saint-Jean.	A l'embouch. du cours d'eau Mispeck.	Dans une tempête ; navire sombré après avoir perdu ses agrès.			do	4,000 Carg. 216
13 nov.	Georgiana	3	Yarmouth	do	90	Yarmouth	Au large de Jeddore, N.-E.	....			Partiell.	3,200 Carg. 600
......	G. H. B.	25	Arichat	do	35	Charlottetown, I.P.-E., à Sydney.	Jetée Internationale	Dans un coup de vent des nav. se sont détac. et dér. sur goel.			do	225
10 déc.	Gordon Belt	15	Shelburne, N.-E.	do	63	Caledonia, N.-E., à Yarmouth.	Peases Island, N.-E.	Nav. pris dans le courant et emporté à la côte ; un coup de vent survint ensuite.			Total	1,000
......	General Domville.	15	St-Jean, N.-B.	Navire, en bois, voilier.	1531	Bolivie à New-York	....	A été vu s'échouant à la hauteur de la côte le soir ap. son dep. et on n'en a plus entendu parler.			do	30,000
......	Holmes	8	Saint-Jean	Goélette, en bois, voilier.	121	Saint-Jean à Boston.	Vue la dern. fois à 40 m. à l'est de Mount Desert, le 8 déc. 1890, pas entendu parler d'elle depuis ; vu un nav. la coque renv., 325 m. à l'E. de Sandy Hook, sup. être le ***Holmes***.	....		5	Totale	4,000 Carg. 2,269
11 mai.	Hope	32	Halifax	do	34	Saint-Jean à l'anse de Thorne, N.-E.	Havre de Saint-Jean	Abord. avec le n. *Kingsport*.			Partiell.	60

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
3 mai	Harold Borden	1	Windsor	Goélette, en bois, voilier.	142	Antigua au brise-lames Delaware.	Ocean City, Maryland.	Echouée	....	....	Partiell.	1,500 Carg. 2,500
18 août	Hypatia	23	Trinidad	Barque, en bois, voilier.	730	Brême à Québec	Havre de Sydney-Nord	Voie d'eau à l'avant de bâbord	....	....	do	50
13 oct	Head Reaches	19	Port-Hawkesbury.	Goélette, en bois,	56	....	Etait dans le port et a cassé ses chaînes au quai.	....	....	....	do	40
....	Hazelglen	8	Yarmouth, N.-E.	do	95	Sydney-Nord, voyage de pêche.	Latitude 46.	....	....	....	Légère	....
....	Henry Nickerson.	20	Parrsboro', N.-E.	do	70	Cinq-Iles à Boston, Mass.	Entre l'île Spencer et Saint-Jean.	Un morceau de calfat. s'est détaché du joint de galbord.	....	....	do	....
6 nov	Hilan Maud	5 mos	Lunenburg	do	....	Lunenburg à Sydney-Nord.	Cranberry-Head, à l'embouchure du havre de Sydney.	Viol. bourrasq. à terre; ne pou. porter ses voil. et dut filer la chaîne p. sauver les vies.	....	....	Totale	....
6 do	Hoare	12	Windsor, N.-E	Barque, en bois, voilier.	642	Stationnée à Parrsboro'	Baie de l'Ouest, port de Parrsboro' N.-E.	En remorquant abordage avec la goélette *Watchman*.	....	....	Partiell.	180
....	Haley Ann	15	Chatham, N.-B	Goélette, en bois, voilier.	55	Baie Pouler, Cap-Breton, golfe St-Laurent	Baie Pouler, golfe St-Laurent.	Sombré	....	....	Totale	500 Carg. 200
17 déc	do	15	do	do	55	Sydney, C.-B., à Chatham, N.-B.	Baie Poulet, Cap-Breton.	do	....	....	do	500
17 do	H. A. Holder.	2	St-Jean, N.-B.	do	94	Providence, R.-I., à St-Jean, N.-B.	Edgartown, Martha's Vineyard, Mass.	Gros temps, chaînes brisées et navire jeté à la côte.	....	....	Partiell.	600

15 do	Hilda Maud..	1	Lunenburg...	do ..	....	Lunenburg à Sydney, C.-B.	Black Point, Mines de Sydney, C.-B.	Brouill. épais; fort courant; impossible de juger de sa force sous le vent.	....		Cargais.	1,600
23 do	Highland....	8	St-Jean, N.-B.	Voilier en bois.	1,234	Saint Jean à Penarth Roads.	Au large de Grand Manan, comté de Charlotte, N. B.	Semble avoir été le fait d'une négl. coupable		...	Partiell.	6,000
26 janv.	Isaac Burpee.	11	do	Goélette en bois	169	New-York à St-Jean	2 milles au N.-E. du phare Petit, comté de Digby, N.E.	Grande vergue brisée; impossible d'empêcher le navire d'aller à la côte	...	.	Totale	4,000 Carg 1,000
21 do	Islander.. ...	2½	Victoria......	Goélette en acier.	478	Vancouver à Victoria..	Ile Gossip, golfe de Géorgie.	Echouée par une brume épaisse.	.	.	......	Inconnu.
8 août.	Ida May.....	24	Halifax......	Goélette en bois	70	Souris, I.P.-E., à Sydney-Nord, C.-B.	Beach au passage Grandique.	Le patron a pris les mâts d'un navire submergé pour des bouées; écho	.....	...	Partiell.	250
......	Ive Guiseple.	21	Vaiss. italien.	Voilier en bois.	520	Ivelain à Halifax.....	Entre Sambro et Liverpool.	Abord. avec la goél. américaine *Clara Jane*	....	...	do ..	217
3 janv.	Isabella Balcam.	...	Parrsboro', N.-E.	Brig'nt'n. en bois.	...	Port de Paix à New-York.	Au nord de Hatteras..	Brise la lisse; déch. les voiles, coup de vent.	Tempête.....	...	do ..	100
11 fév..	James Rourke.	8	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois.	85	Boston à St-Andrews, N.-B.	North-Haven, Maine, E.-U.	Echou.; la boussole faisant erreur et le feu était changé	....	...	Totale .	3,000 carg 3,000
11 avril.	John G. Whittier.	5	Gloucester, Mass.	do .	99	Gloucester, pêche.....	Environ 25 milles au large de l'île.	Pris dans la glace et commence à f. eau	......	....	Part ell.	50
2 do	J. L. Crossley.	17	Windsor.. ...	do ..	170	Louisburg à Yarmouth	Ile aux Atocas, N.-E..	Echoué; petits vents et glace.	....	....	do ..	200 carg. 50
do	James Stafford	12	Annapolis, N.-E.	Vollier en bois.	1117	Falmouth à New-York.	Durant un voyage...	Essuya un coup de vent et gouvernail craque	......	..	Légère	....
8 mai..	Joseph H. Scammell.	7	St-Jean, N.-B.	Navire en bois, voil.	1411	New-York à Melbourne.	Récif de Victoria, Australie.	Echouée; vent tombé et une grosse mer le jette à la côte.	....	....	Totale..	4,000
3 oct. .	Jessie D .	5	Parrsboro', N.-E.	Goélette en bois, voilier.	86	Parrsboro', a laissé à St Jean, N.-B.	Au quai à charbon à Parrsboro'.	La goélette *Tacoma* touche fond et roule contre le navire.	....	....	....	....

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
13 oct.	J. F. Whitney	....	Parrsboro', N.-E.	Barque en bois, voil.	700	Brunswick à Fleetwood.	A coulé lorsque ancrée, aux bouées dans le bassin de Wyre.	Le brick *Scots Boy* était mouillé par des amarrages aux mêmes bouées que le *J. F. Whitney*; le navire *Fleetwood* se dém., laissant l'ancre au *J. F. Whitney*	....	....	....	....
13 do	J. L. Crossley.	17	Windsor......	Goélette en bois, voilier.	170	Gabarus, C.-B., à Halifax.	Au quai à gaz, Halifax.	Une bourr. soudaine s'él. et les lames pas. pardess. le navire	....	....	Totale..	2,500
13 do	J. W. Durant.	1	Parrsboro', N.-E.	do ..	124	Wentworth, N.-E., à Red Beard.	Au large du cap Blomidon.	Une bourr. emporte s. grand foc et son gréement d. hauts.	....	...	Partiell.	50
6 nov.	John E. Chase	21	Etats-Unis....	Brick en bois, voil.	637	Pictou, N.-E., à Glasgow, Ecosse.	50° 30′ latitude nord, 25° 20′ longitude ouest	Le nav. essuie une série de coups de vents suivis d'un ouragan.	....	....	Totale..	6,000
26 déc.	John M. Inglis	9	Liverpool, N.-E.	Goélette en bois, voilier.	78	Louisbourg à Halifax.	Récifs de l'île Battery, entrée à Louisburg..	Abordée par une goélette américaine pendant qu'il entrait au port.	....	...	do ..	....
18 janv.	Laura.... ..	7	Guysboro'..	Goélette en bois, voilier.	73	Baie-des-Vaches à Canso.	Chenal St-André......	A l'ancre, le vent en changeant le jette à la côte.	....	....	Partiell.	500 carg. 100

18 fév.	Lauretta	9	Victoria, C.-B.	Sloop en bois, voilier.	9	Kynquot à Victoria, C.-B.	Sunday Rock, côte ouest de l'île de Vancouver.	Echoué ; grosse houle.			do		2,000
15 do	Louisa Carpel.	14	Yarmouth	Barque en bois, voilier.	143	St. Kitts, I.O.A., à Yarmouth.	26° latitude nord, longitude 69° 30′ ouest, Atlantique.	Abandonné et mis le feu au navire ; il fais. eau et avait perdu ses mâts			do	carg	4,000 5,000
1er mai.	Laurence	16	Gaspé	Goélette en bois, voilier.	63	Lunenburg à Douglastown, Qué.	5 milles au sud du phare Cranberry.	Frappe la glace ; entra à Canso et prit feu.			do	carg	1,000 2,000
7 do	Llewellyn	13	St-Jean, N.-B.	do	62	Indiantown à Rockport, Me.	Descendant les chutes de la rivière St-Jean.	Abordage avec le remorqueur à vapeur *Lillie*.			Partiell.		300
16 avril.	Leonard B. Snow.	40	Digby	do	36	Anse de Belliveau à Weymouth.	Près du quai, pont Weymouth.	De la chaux à bord prit feu et consum. le nav.			Totale	carg	800 1,500
29 mai.	Lily		Victoria, C.-B.	do	68	Victoria, pêche au phoque.	Dodger's Cove, Barclay's Sound.	Jeté à la côte			do	carg.	5,000 5,000
13 do	Lochiel	21	Arichat	Goélette en bois, voilier.	99	Halifax à Sydney	6 milles S.-O. de l'île aux Œufs.	Abordage avec une goélette inconnue.			Partiell.		100
3 avril.	Lyra	8	Saint-Jean	do	99	Saint-Jean, N.-B., à Providence, E.-U.	Vineyard Sound, au large du phare East Chop, Mass., E.-U.	Abordage ; absence de feux sur les barges.			do		1,800
3 juin.	Lydia	16	Yarmouth	Navire en bois, voilier.	1,241	Bordeaux, France, à Sydney.	Océan Atlantique	Série de coups de vent ; perdit espars et voiles			do		....
18 août	S.P.	3	Saint-Jean	Goélette en bois, voilier.	98	St-Jean, N.-B., à New-York, E.-U.	Hart Island, entrée du havre de New-York.	Navire manqua à virer par un temps de brume et à grains.			do		600
18 do	Lansdowne	7	Windsor	Navire en bois, voilier.	1,486	Hakodati, Japon, à New-York.	Inconnu	N'a pas été signalé dep. son départ du Jap.		tous	Totale		40,000
13 oct.	Laura Victoria	3	Arichat	Goélette en bois, voilier.	39	Bâtiment arrivé d'un voyage de pêche.	Descousse.	Etant à l'ancre, a chassé et est allé à la côte.			Partiell.		300
13 do	Lady Franklin	10	Charlottetown	do	76	Ch. Town à Port-Hawkesbury.	Middle Merigomish Beach.	Par la perte de ses voil et de s. anc., le nav. ne p. rés. au vent.			do		125
	Linda	14	Parrsboro'	do	57	Kingsport à Wolfville.	Au large de Kingsport, N.-E.	Navire rempli d'eau.			Totale		300
	Lotty Hardy		Lunenburg	do	97	Baie-Mahone à Arichat	Havre d'Arichat	Un nav. chassé s. s. anc. aborde la proue de la goél. p. le trav.			Partiell.		150

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
6 nov...	Lady Franklin	10	Charlottet'wn, I.P.-E.	Goélette en bois, voilier.	77	St-Pierre à Bras-d'Or.	Au large de Lime Hill Marble Mountain.	L'ourag. était si violent que le navire est allé à la côte à minuit	....	...	....	....
2 déc.	Laura Brown..	10	Parrsboro'....	do ..	94	Saint-Jean à Boston...	Baie Quoddy.	Contracte une voie d'eau.	....	...	.. ..	....
2 do	Lottie Bell....	18	Provincetown, Mass.	do ..	90	Provincetown à la Baie des Iles, T.N.	Ile Moody....	Passage de la baie de Fundy.	....	.. .	Totale. .	4,000
2 do	Lewis Ross...	16	Port-Hope...	do ..	212	Port-Hope à Sarnia....	.. . .	.........., . .	....	....	do	3,000
17 do	Laura.... ...	28	Liverpool.....	do ..	52	Canso à Halifax	A la culée en pierre du pont des Grands Narrows.	Abordage; fort courant.	....	....	Partiell.	100 Carg. 20
17 do	Leonard B....	new	Parrsboro.....	do ..	120	Saint-André, N.-B., à Parrsboro', N.-E.	Pisarince, N.-B.....	Jeté à la côte avec ses deux ancres dehors.	.. ..	....	Partiell.	50
17 do	L. B. Hatch..	12	Annapolis....	do ..	89	Anse Thomas à Boston.	Iles aux Phoques du Sud, vers l'est, environ 7 milles.	Dématée......	....	....	Totale..	....
4 janv.	Merino......	13	Lunenburg...	Goélette en bois, voilier.	46	Sydney-Nord à Lunenburg.	Batture de Bold Rock, Havre de Canso.	Brouillard et nuit sombre. Echouée.	.. . .	....	Partiell.	200 cargo. 50
8 fév...	Martha	2	New-Westminster.	do	12	Victoria, pêche.	Barclay Sound, havre de l'île Vancouver, C.-B.	Chassé sur son ancre; échoué.	....	. .	Totale.	1,000 cargo. 500
3 avril.	Miriam	16	Norvégien....	Barque en bois, voil.	1111	Rio-Janeiro à St-Jean, N.-B.	Grand Manan, Baie de Fundy.	Ouragan; échouée.	....	Patron	do ..	20,000
3 do	Maggie Miller.	3	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	92	Boston à Saint-Jean ..	Havre de Boston.	Pendant un coup de vent, un steam. dériva sur la *M. M.* et l'avaria.	....	....	Partiell.	400

3 do	Marion Smith.	24	St-Jean, T.N	do	47	Pêche au phoque.	Rochers aux Oiseaux.	Ecrasée dans la glace.		Totale.		500
25 mars.	Montreal.	23	Windsor	Barque en bois, voilier.	806	Brunswick, Géorgie, à Gustemmonde, Allemagne.	Lat. 30° N. ; long. 79° W.	Contracté voie d'eau dans un coup de vent.		Partielle	carg	1,000 500
13 juin	Maggie A. Jewell.	8	Charlottetown I.P.-E.	Goélette en bois, voilier.	68	Rustico à Sydney, C.-B.	Havre de Port-Hawkesbury.	Abordage en mettant l'ancre dans un coup de vent.		do		125
12 do	Marie Delphine.	8	Sackville, N.B.	do	76	Pictou à Chatham	Anse au Hareng, Escuminac, baie Miramichi.	N'avait pas de pilote et a mal calculé la distance de terre.		do		25
18 août	Merritt	7	St-Jean, N.B.	Pet. barq., voilier.	449	Philadelphie à St-Jean.	Phare de la battur Sud, N.E. ¼ E. 75 milles.	Abordage dans brume épaisse.		do		2,100
18 do	Mary E. Leslie	1	Liverpool	Goélette en bois, voilier.	99	Au fonds de pêche de Sydney-Nord.	15 milles au large du banc de Ste-Anne Cap-Breton.	Abordé par le navire '*Sadia*', le beaupré emporté.		do		400
18 do	Mignonette	5	Québec	do	139	Chicoutimi, Qué., à Terreneuve.	15 miles S. E. de l'île St-Paul.	Dans un grand vent perdu son g. mât et subi autres damag.		do		700
13 oct.	M. C. McLean	24	Halifax	do	67	Charlottetown, I.P.E., à Arichat-Ouest.	Ile Crichton Arichat-ouest.	A chassé sur son ancre mais a été renfloué.		Légère.		
13 do	Mary Rogers.	1½	Arichat	do	138	Halifax à Wallace, N.E.	Côte nord du Passage Lennox, C.-B.	A chassé sur son ancre et été jeté à la côte mais renfloué à marée haute.		do		
13 do	Mary E. McLaughlin.	2	do	do	167	Arichat.	Havre de la Baie des Vaches.	Par contact avec un autre navir.				
13 do	Myrtle	8	Barrington	do	91	Halifax à Sydney-Nord				Partielle		40
13 do	May Queen	6	St-Jean, T.N	do	50	Chenal à Sydney-Nord	Jetée de Victoria, Havre de Sydney.	Dans un coup de vent amarres cassées, abord. un autre navir		do		100
13 do	Morris Wilson		Lunenburg	do	98	Canso, N.-E., à Lunenburg.	Jetée Internationale, Havre de Sydney.	On suppose que navire fut jeté sur le flanc par la violence du vent.		Totale.		3,500
13 do	Margaret Jane	21	Charlottetown I.P.-E.	do	65	Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.	40 miles S. S. O. du Cap Canso.	Contracté une voie d'eau.		do	carg	200 50
	Minnie Tobin.		St-Jean, T.N.	do	70			Jeté à la côte.		do		150

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
13 oct.	Mary E. Power	4	St-Jean, T.-N.	Goélette en bois, voilier.	80	St-Jean, T.-N., île Bum	Au large de l'île aux Oiseaux, côte ouest de T.N.	A touché un rocher dans la brume.	....	...	Partie'le	350
2 déc.	Minnie N....	15	St-Jean, N.-B.	do ..	57	En chargement......	Rivière aux Cerfs.. ...	....	....	...	....	....
......	T. W. McKay.	8	Parrsboro'....	do ..	112	Joggins, N.-E., à Salem, Mass.	....	Grand foc et misaine déchirés.	....	....	Partie'le	50
1er mars	N. H. Upham.	6½	do	do ..	46	Peraux, N.-B., à Boston, Mass.	Green's Landing, Me., E.U.	Echoué sur un récif.	....	....	do ..	100
— fév.	Nellie Taylor..	15	Victoria....	do ..	5	New-Westminster....	Port-Graves, Howe Sound.	A dérivé du port la nuit ; s'est rempli et sombré.	....	....	Totale..	1,000
20 avril	Nellie Dixon..	2	Etats-Unis...	do ..	111	Boston, pêche...	Cerberus Rock, baie de Chédabouctou.	Echoué ; rocher pas balisé.	....	...	Partie'le	300
13 oct.	Nota Bene....	14	Parrsboro'....	do ..	50	Joggins, N.-E., à Wolfville, N.-E.	Rivière aux Pommes ..	La goél. *Endeavor* a abordé le navire et a avarié sa proue.	....	..	do ..	40
13 do	Nettie Shaw..	1	do	do ..	249	Windsor à New-York..	Embouchure de New-York Sound.	Navire frappé par coup vent et ses voiles déchirées.	....	....	do ..	100
13 do	Neptune......	2	Amherst......	do ..	34	Amherst à Baie des Vaches.	Côté ouest du brise-lames de Baie des Vaches	... .	....	...	Totale..	....
2 déc.	Nellie Bruce..	9	St-Jean, N.-B.	do ..	117	New-York à St-Jean, N.B.	Ile Starboard, au delà de l'île Libby, Maine	Brume épaisse.	....	....	Partie'le	2,600

do 23..	Neptune......	37	Halifax. ...	do ..	66	Port-Mulgrave à Sydney, C.-B.	Jetée au pont du Grand-Manan.	Abordé le bord de la jetée.	....	..	do	4,000
13 janv.	Otter...	6	St-Jean, N.-B.	do ..	199	St-Kitts, Ind. Oc. Angl. à New-York.	Au large de Bellport, Long Island, E.-U.	Grosse mer et fort courant; temps sombre.	....	...	Totale .	6,500 carg 750
27 mai..	Old Fellow....	15	Annapolis ..	do ..	34	Annapolis à St-Jean. .	Près de l'embouch. du havre de St-Jean.	Abordage avec une goélette inconnue.	....	.	Partiell.	70
18 août .	Onora.. . ..	10	do ...	do ..	137	Moncton, N.-B., à Boston.	Cap de Bonne-Espér., baie de Fundy.	Est allée à la côte.	....	....	Legere	....
déc ..	Ospray........	6	Lunenburg. ..	do ..	99	Saint-Pierre à Sydney-Nord.	Sydney-Nord	Pendant un c de v. a chassé sur ses 2 ancres et donné cont. la jetée.	....	..	...	..
....	Ottawa... .	...	Hartlepool-Ouest.	do ..	29	Londres, Ang., à Halifax, N.-E.	Blonde Rock, I au Ph.	Echoué . .	....	..	Partiell.	700
17 déc ..	Thos. F. Bayard.	6	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voil.	95	Eastport, Mass., aux bancs de pêche.	Anse de St-Jean, entrée du havre de Yarmouth.	... .	....	...	Partiell.	1,000
13 oct .	Union...	9	Halifax......	do ..	20	Arichat	....	Rien ne pouv. être fait pour sauver le nav.	....	...	, do ..	150
24 do ..	Uruguay . ..	....	Windsor, N-E	do ..	736	Windsor à New-York..	Envir. 35m. au large de Martinicus-Sud.	Coulé avec tout son cont. à la haut. de la côte E.-U.	....	...	Totale.	30,000
26 avril.	Veritas	14	Liverpool, N-E	do ..	111	B. des Vaches à Halifax	Main-à-Dieu	A frappé sur Harbour Rock	....	....	Partiell.	400
25 mai..	Vibilia. .. .	21	Yarmouth....	Barque en bois, voil.	553	New-York à Savannah.	Corrituck Beach, Caroline du Nord.	Brouil.; échoué sur grève; prit feu.	....	...	Totale..	12,000 carg. 17,000
18 août .	Veronica.	12	St-Jean, N.-B.	do ..	1137	Montevideo à Boston..	Lat. 58 30 S.; long. 68 O.	Contracté une voie d'eau dans une bourrasq.	....	...	Partiell.	10,000
18 do ..	Vivid	26	Halifax... ..	Goél. en bois, voil.	75	Pictou à Halifax..	Ile Saber.. ...	Brouillard.	....	....	Totale ..	1,600
5 sept..	Vanveen.. ...	1	Yarmouth....	Brigantin en bois, voilier.	542	Cardenas à Philadelphie.	Récif de Colorado, côte de Cuba.	Touché au récif	....	..	Partiell.	273 carg. 200
15 janv.	William H. Wellington.	9	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voil.	81	Gloucester, pêcheries..	Partie est des bords de La Have.	Un gros grain emporta les agrès.	....	.	do ..	200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
23 avril.	W. et H. Wetherspoon.	18	Parrsboro' ...	Goél. en bois, voil.	194	Bahia à New-York....	Lat. 34° 30′ N. ; long. 72° 30′ O. ; Atlantique	Frappé par le vent ; perdu mât et voiles.	....	....	Partiell.	400
6 mai..	Wenoah.	2	Liverpool	do ..	99	Petite Baie des Glaces à Halifax.	Havre de Petite Baie des Glaces.	Après être sorti du port, le vent tomba.	....	....	do ..	500 carg. 250
17 juin.	Wild Briar. ..	25	Miramichi....	do ..	80	Sydney à Chatham....	Grandique Ferry Beach, Passage Lennox.	Contracte une voie d'eau, et amené à terre où elle glissa et coula.	....	....	Totale ..	600 carg. 250
18 août.	William Mason	34	Portland	do ..	248	Saco, Me., à St-Jean, N.-B.	Machias, Maine, E.-U.	Est allé à la côte à Machias dans un coup de v.	....	....	do ..	2,000
13 oct...	William Boak.	17	Halifax.... ..	do ..	62	Charlottetown à Placentia, Terreneuve..	Phare, Terreneuve .. .	Erreur dans la boussole, gros vent et neige ; n'a pu débarq. avant que le navire touchât	....	....	do ..	......
13 do ..	Wascano	3	St-Jean.	do ..	115	Hillsboro' à New-York	Récif de Pollock, dans la direction E.S.E. du bateau-phare.	Brume ; le steamer changea de route et aborda.	....	.. .	Partiell.	300
13 do ..	Willie A. Jewel.	22	Princetown, N.-E.	do ..	67	Yarmouth, N.-E. au Havre de Clark.	Ile Noddy	....	....	....	Totale ..	1,200
13 do ..	Willie McGowan.	8	Shelburne	do ..	115	Halifax aux Grands Bancs.	Lat. 45° 13′ N. ; long. 51° 10′ O.	Nav. s'est détac. de ses ancres et a embarq. une grande quantité d'eau.	....	....	Partiell.	200

6 nov..	White Swan..	2	Parrsboro', N.-E.	do	90	Port-Pique à Parrsboro'.	Au large des Cinq Iles, N.-E.	A perdu son ancre et a été échoué à Economy, N.-E.		do		60
13 oct..	Shooting Star.	31	Arichat....	do	32	Golfe Saint-Laurent...	Grève sur l'île Bernard, havre de Descousse	Etait mouillé dans le havre Descousse ; a chassé sur son ancre.		Legère..		
13 do ..	Stranger	1	Halifax......	do	35	Souris, I.P.-E., pêche..	Meat Cove..	Dérivé à terre.		Totale		2,000
13 do ..	Swan	31	Charlottetown	do	74	Pictou N.-E., à Arichat.	Havre d'Arichat.. ..	Etait au quai ; la goélette *Lottie N. Hardy* a tombé sur sa proue.		Partiell.		150
6 nov..	Star in the East	15	Parrsboro'....	do	24	Canning, N.-E., à Parrsboro'.	Au large de Kingsport, N.-E., bassin de Minas.	Perdu sa misaine ; frappée par un grain.		do		40
6 do ..	Soudan......	7	Halifax... ..	do	118	Port-Hood à Bayfield, N.-E.	Au sud-est du quai de Port-Hood.	Grosse mer et coup de vent.		do	carg.	800 100
6 do ..	Sarah	...	Yarmouth.. ..	Barque en b., voilier	1142	London à Port-Townsend.	Environ 6 milles à l'est du Cap Beale.	Brume épaisse		...		...
3 déc ..	Solario.	....	Kingston, N.-B.	Brigantin en bois, v.	220	Miragone à Boston...	....	Il n'a pas reçu d'avaries graves.		...		
2 do ..	Sun Beam ..	78	Philadelphie..	Barque en b., voilier	845	Leghorn	A l'est de George's Bank.	Ouragan ; contracte une voie d'eau ; per. son g. mât, vergue de mis., etc. ; 6 voiles forcées.		do		3,000
17 do ..	San Pedro...	9	....	Goélette en f., vap.	2113	San-Francisco..... ..	Brocher's Ledge, au large de Victoria.	Echouée.		do		
15 do ..	St. Croix.. ..	1	Windsor, N.-E.	Brigantin en bois, v.	653	New-York à Santos ..	Au large de New London, Conn.	Abordage avec une goélette ; agrès emportés, etc.		do		300
15 do ..	St. John	9	Saint-Jean, N.-B.	Goélette en bois, v.	248	Cap Haiti à Cienfugos.	400 milles au nord des Bermudes.	Ouragan ; perdu ses voiles ; mât d'artimon craqué.		do	carg.	2,000 150
8 janv..	Thrasher.....	9	do	do	123	Saint-Jean à Vineyard Haven.	Brass Bar, Maine, E.-U.	Echouée ; a touché la barre.		do		500
22 mars.	Treasurer.....	7	Parrsboro'.. ..	Navire en b., voilier	1386	Newport à Barcelona ..	Baie Chesapeake...	Chassée sur ses ancres ; guindeau brisé.		do		2,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer. etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
7 juin..	Star..........	9	Annapolis	Goélette en bois, v.	118	Boston à Annapolis....	Au large de l'île aux Eglantiers.	Abordé par le s. *Wandrahan* et est totalem. perdu.	....	....	Totale..	2,000 carg. 1,000
13 oct..	Thistle........	37	Halifax.	do ..	49	Liverpool, N.-E., à Halifax.	Au large de l'île Betty.	Contracte une voie d'eau pen. une temp. ; les pomp. se bris. et le nav. c. bas	....	....	Partiell.	800 carg. 1,900
13 do ..	Thos. Parnell..	5	Sydney.. ...	do ..	5	Bancs de pêche........	Côté ouest du quai de charg. d'Archibald.	Tempête ; impossible de sauver le navire.	....	....	Totale..	....
23 déc..	Trojan.	1	Parrsboro'....	do ..	557	Windsor, N.-E., à New-York.	Havre de Harding's Ledge, S.-O., N.-E.	Se dirigeant sur le port quand il a touché un récif pendant un grain.	....	....	do ..	24,000 carg. 1,051
17 do ..	T. W. McKay	8	do	do ..	1112	Joggins, N.-E., à Salem, Mass.	25 milles S.-E. de Portland, Me.	....	....	....	Partiell.	50
17 do ..	Trader........	6	do	do ..	72	New-Haven, Conn., à Port-Greville, N.-E.	Bell's Gate, Cap Cod, N.-E.	Chaînes brisées, et le patron le met à la côte pour l'empêch. d'aller sur les rochers.	....	....	do ..	200
6 nov..	R. W. Smith..	17	Lunenburg ...	Goélette en bois, v.	74	Arichat, C.-B., à Charlottetown, I.P.-E.	Au large de l'île Pictou, Golfe Saint-Laurent.	Coup de vent ; perdu g. voile, misaine, etc.	....	....	Partiell.	1,000
2 déc..	River Queen..	15	Sydney, C.-B..	do ..	32	Pêche...............	White Point....	Coup de vent..	....	....	Totale..	....
....	Rocheko......	19	Amer. Record	do ..	353	Campbell, N.-B., à Queenstown.	Pointe S.-O, Amherst, Iles de la Madeleine.	Couchée sur le flanc.	....	....	do ...	....

17 déc.	Richards's King.	9	Ste-Catherine.	Remorqu. en bois, vapeur.	39	French River à Tobermoray.	Fish Dock, Tobermoray	A pris feu....	....	...	do		250
7 fév.	Sarah E. Lee.	5	Gloucester....	Goélette en bois, voilier.	98	Gloucester, pêche....	Little Harbour, N.-E.	Echouée; mép. de feux dans une temp. de neige.	......	...	do	carg.	5,000 4,000
13 mars.	Solario..	20	Kingston, Jamaïque.	Brigantin en bois, voilier.	220	Boston	Vineyard Haven, N.-E.	Chaîn. brisées; a perdu ses deux ancres.	......	...	Partiell.		150
30 mai..	St. George....	6	Québec......	Remorqu. en bois, vapeur.	9	Québec......	Quai de la douane, Qué.	Incendie; accident.	......	...	do		50
1er juin.	Sea Bird.....	23	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	80	Saint-Jean à Rockland, Maine.	Phare sur l'île Libby, Maine.	Echouée; brume épaisse et fumée.	....	....	do	carg.	1,000 300
25 do	Stratsraad Lange.	3 m.	Arendal, Norvège.	Barque en bois, voilier.	659	Chicoutimi à Melbourne.	Barre à l'ouest de l'île Bryon, îles de la Madeleine.	Echouée; avait pris l'île Bryon p. la pte ouest de l'île Amherst.	......	...	Totale.		20,000
25 do	Swan.....	30	Charlottetown I.P.-E.	Goélette en bois, voilier.	74	Halifax à Arichat....	15 milles au large du havre de Pope	A perdu ses voiles et espars.	......	...	Partiell.		360
18 août.	Snow Queen..	19	Halifax....	Barque en bois, voilier.	984	Darian, Ga., E.-U., à Newcastle.	Dans l'Atlantique-nord	Contracté une voie d'eau.	......	...	......		....
.....	Sailor's Fancy	10	do	Goélette en bois, voilier.	16	Glen Margaret à Eggs Cove.	Enfermé dans l'île. ...	....	......	....	Totale.		495
.....	Stratsraad Lange.	1st voy.	Arendal.....	Barque en bois, voilier.	659	Chicoutimi à Melbourne.	Récif à la pointe de l'île Bryon.	A pris l'île Bryon p. les îles de la Madeleine.	....	....	......		...
....	Siroco....	7	Port-Medway.	Brigantin en bois, voilier.	176	Demerara à Halifax...	Près du phare de Meagher.	Est allée à la côte pendant qu'il était sous la direct'n du pilote Deabing dans le port d'Halifax.	......	...	Partiell.	carg.	800 200
....	Selkirk...	5	Maitland....	Navire en bois, voilier.	1757	New-York à Batavia..	Dans l'Atlantique-nord	Contracté une voie d'eau.	......	....	do		....
....	Sower......	8	Parrsboro'....	do ..	143	New-York à Saint-Jean	Long Island, Mont Désert, N.-E.	Haussière brisée; s'est échoué.	......	...	do	carg.	1,750 500
août.	Swallow.....	2	Saint-Jean....	Goélette en bois, voilier.	90	Hillsboro' à Boston, Mass.	A la hauteur du phare de Quoddy-ouest, Me.	Trompé par le son du sifflet de brume dans une brume épaisse, et s'est échouée.	......	....	do		1,200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du vapeur.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
13 oct.	Sailor's Fancy.	10	Halifax.	Goélette en bois. voilier.	16	Glen Margaret à Peggy's Cove.	Enfermée dans l'île, Baie Ste-Marguerite.	En virant les gournab. sortir. du bloc att. à la drosse en chaîne, et le navir. manqua à virer	....	....	Totale	1,100 carg. 300
1er janv.	Patriot	6 m.	Parrsboro'	do	107	Maricaibo à Boston	Cimetière, Vineyard Sound, E.-U.	Brouillard; courant et mer sous le vent.	....	....	Partiell.	2,000
1er mars	Pocahontas	32	do	do	63	Laissée à Parrsboro'	....	Mis en piéc. par la glace durant l'hiver et sortit avec la glace au printemps.	....	....	Totale	400
29 do	Persia	5	Windsor	Barque en bois, voil.	578	Guantanamo au brise-lames de Delaware.	....	Perdu et voiles déchirées.	....	....	Partiell.	1,000
23 mai	Pioneer	15	Halifax	Goélette en bois, voilier.	92	Saint-Jean, N.-B., à Boston, Mass.	Havre de Saint-Jean	Le nav. n'obéis. pas à la barre; s'échoua, contr. une voie d'eau et la chaux mit le feu.	....	....	Totale carg	2,500 450
23 do	Plover	7	St-Jean, Terr.	do	41	Terreneuve, pêche	Cap-George	Fort vent et grosse mer.	....	....	Partiell.	140
13 nov.	Parlee	....	Moncton, N.B.	do	149	New-York à Moncton.	30 milles N.E. du phare du récif Pollock, grève de Nantucket.	Abordage, brume.	....	....	do	....
13 do	Perseverante	26	Saint-Malo	do	109	Saint-Pierre à Sydney-nord.	Port de Sydney-nord	Amarrages brisés; échouée.	....	....	do	500
13 do	Paul and Essie	11	Gloucester	do	63	Au large de la grève de pêche à Shelburne.	Black Point, comté de Shelburne, N.-E.	Grosse mer et coup de vent: brouillard; jetée à la côte.	....	....	Totale	5,000 carg. 1,200

2 jan.	Platiner...	...	Parrsboro'...	Barque, bois, voil'r.	276	Philadelphie..........	En mer..	Perdit ses voiles.			Partiell.	200
12 do	Pacoma	17	do	Goélette, bois, voil'r.	209	Parrsboro', N.-E., à St-Andrew's, N.-E.....	Havre de St-Jean	....				
18 oct.	Quickstep ...	....	Liverpool, N-E	do	28	Halifax à Port-Hood .	5 m. à l'ouest de White Head Light, mer.	Contracta une voie d'eau et se rempl. en 1 hre			Totale.. carg...	300 400
13 nov.	Quebec .	24	Windsor	Barque, bois, voil'r.	1462	Liverpool à St-Jean ..	Lat. 43° 3' N.; long. 63° 16'.	Essuya un coup de vent, perdit espars et mâts.			Partiell.	8,000
12 jan.	Robt. F. Mason	1	Lunenburg ...	Goélette, bois, voil'r.	87	St-Pierre Miquelon à St-Jacques.	Anse Skinner, Saint Jacques, Terreneuve	Chassa sur son ancre et échoua d. un cp de vt.			do ..	1,800
26 mars.	Roland.	8	Charlottetown I.P.-E.	do	348	Cienfuegas à New-York.	Lat. 77° 49 N.; long. 30° 19 O.	Mâts emportés et coula.			Totale. carg.	10,000 30,000
13 oct.	Rock City....	23	Frederickstad.	Barque, bois, voil'r.	....	Belfast, G.-B., à Miramichi, N.-B.	Env. 50 milles E.S.-E. de l'île de Flint.	Abordage avec la barque *Canova*.			Partiell.	14,000
13 do	Renfrew.....	30	Halifax	Goélette, bois, voil'r.	41	Arichat-Ouest à Saint-Pierre.	Grève-ouest de la riv. Bourgeoise.	Etait à l'ancre lorsque ses chaines se brisèrent.			do ..	200
13 do	Reaper	24	do ...	do	25	Sheet Harbour à Arichat.	Côté nord de l'inlet Petit de Grat.	Etait à l'ancre; chassa s. l'ancre et s'échoua			do ..	....
13 do	Rose Mary ...	7	St-Jean, Terreneuve.	do	94	St-Jean, Terreneuve ..	A Gaul Min'g Association, Sydney-Nord.	La goélette *Osprey* dragua sur son ancre.			do ..	100
6 nov.	Wioma. ..	7	Parrsboro'....	do	61	Joggins Mtn.........	Au large de Dover, NB	....			Totale..	1,000
6 do	Watchman ...	8	do	do	46	Dans le port, Parrsboro' à la Baie-Ouest	Dans le havre de Parrsboro', N.-E.	La barque *Havre* l'aborda et emporta son étai du foc.			Parti	40
2 déc.	Winnifred...	...	Windsor, N.-E	Barque en bois, voil'r.	432	Pt William à la Havane	Lat. 29° 30', long. 67° 0	Essuya du mauvais temps et fut démâtée.			do ..	1,500
17 do	Wellington ...	8	Newcastle ...	Goélette, fer, vap.	1296	San Francisco à la Havane.	Lat. 43° 30' N., long. 124° 45 O.	....			....	....
13 nov.	Zambesi	18	Shanghai.. .	Goélette, bois, voil'r.	1564	Yokohama	Détroit de Juan de Fuca	Abordage dans la brume avec le *Fanny Dubard*.				

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
19 mai.	Algeria.....	19	St-Jean.. ...	Barque, bois, voil'r	620	St-Jean à Belfast.....	Embouch. de la baie de Fundy.	Contracté une voie d'eau.	....	...	Partiell.	5,000 carg. 300
28 oct.	Amos Falkenburgh.	37	New-York....	Goélette, bois, voil'r	172	do Boston..	Machas, île aux Phoques.	do ..	....	....	do ..	110
16 nov.	A. J. Lloyd...	13	Shelburne	do ..	26	Green Harbour à Lunenburg.	4 milles S.-E., Ile Port Matune.	Coulée...	....	..	Totale..	600 carg. 200
1ea déc.	Admiration...	35	Halifax......	do ..	60	Pris ses quart. d'hiv. à Port-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury.....	Chassa sur son ancre et s'échoua sous un coup de vent.	....	....	Partiell.	100
1er do	Arizon......	33	Port-Hawkesbury.	do ..	49	do	do	Chassa sur son ancre; abordage avec le *Bessie Louise.*	....	..	do ..	400
1er do	A.S.Townsend	12	Sydney.......	do ..	74	Canso à Discousse ..	Havre de Poulamond, Passage de Lennox.	Chassa sur son ancre et s'éch. s. un cp de vt.	....	....	do ..	100
8 do	Annie Gaetz..	12	Halifax. ...	do ..	36	Grand River, I.P.-E., à Halifax.	Port-Hawkesbury. ..	La goélette *Bertie C.H.* s'échappa sous un cp de vent et porta sur le *A. G.* dont elle emporta le gréement d. ponts.	....	....	do ..	300
									....	....	do ..	250
23 mai.	Annie Harper.	8	St-Jean, N.-B.	do ..	93	Saint-Jean, N.-B., à Quaco.	Barre à l'emb. de Gr. Riv. au Saumon, Anse St-Jean, N.-B.	Echouée; manqué à virer.	....	..	Totale .	1,500 carg. 300
1er déc.	A.H.Lennox..	24	Etats-Unis ...	do ..	68	Georgetown, I.P.-E., à Portland, Me.	Extrém. N. de l'île Dolino, mauvais fond, White Head, N.-E.	Echouée	....	....	Partiell.	250
4 do	Atalia	32	Guysboro'....	do ..	34	Pt-Mulgrave à Souris, I.P.-E.	Souris, amarrée au quai du ch. de fer.	Divers; cp de vt la fait frap. contre le quai.				

1er do	A. G. Heisler	4	Lunenburg	do	96	Halifax à Gabarouse	Havre de Gabarouse, C.-B.	Echouée; chassa sur son ancre et s'échoua.			do		1,000
1er do	Alice	4	Gloucester, Mass.	do	75	Gloucester, voyage de pêche.	Lingan, C.-B.	Echouée; coup de vent.			Totale	carg.	3,000 700
1er do	Amur	11	Pictou, N.-E.	Barque en bois, voil.	770	Whycocomagh à Liverpool, G.-B.	Au large de l'île Scatarie.	Coup de vent			Partiell.		500
27 do	Alice	18	Parrsboro'	Goélet. en bois, voil.	54	Parrsboro' à St-Jean	Anse au Sable, havre de Saint-Jean.	Tempête de neige; échouée.			do		150
er do	Angelia	24	Machias, Me.	Brigan. en bois, voil.	270	St-Jean à Demerara	Lat. 38° 51′ N., long. 61° 25′ O.	Divers; bourrasque, embarqua une lame et fut couchée sur le flanc.			Totale	carg.	4,000 3,333
2 do	Alice	13	Windsor	do	137	Lunenbourg aux Barbades.	Lat. 31° 13′ N., long. 59° 54′ O.	Essuya un gros grain; aband.			do	carg	3,500 11,500
9 nov.	Annie	16	Sydney.	Rem'rq. en bois, vap.	13	Ancré au quai dans la baie de Whycocomagh	…	C. de vent; mis en pièces c. leq.			Partiell.		400
9 déc.	A. C. Watson.	18	Saint-Jean	Goélet. en bois, voil.	112	Saint-Jean à Boston	Ile Flushing, Portsmouth, Newhaven.	Bourrasque; jetée à la côte.			do		100
13 nov.	A. Elliott	12	Annapolis	do	30	Pereau à Saint-Jean, N.-B.	Près de l'île Haute, baie de Fundy.	Bourrasque; dérivé s. les roch.			Totale		800
4 déc.	Acadian	7	Charlottetown	do	76	Boston à Rustico, I.P.-E.	Havre de Rustico	Ancre et chaînes perd.; échouée.			Partiell.		200
— juill.	Annie McGee.	11	Halifax	do	59	Gaspé à Halifax	Côte du Labrador	Jetée à la côte à Harrington Har., et vendu.			do		…
10 juin	Albani	7	Québec	do	110	Québec à côte Française	Près de la Pointe Riche, fleuve Saint-Laurent.	Ecrasée dans la glace.			Totale	carg.	2,000 100
11 oct.	Alexina	18	do	do	114	Havre de Québec	A la quarantaine, rivage de St-Thomas, fleuve St-Laurent.	Abordée par le *Oren Holme*, et coulée.			do	carg.	1,140 2,000
13 do	Ayr	4	Saint-Jean	do	124	St-Jean à New-York	Récif Catacombe	Echouée; erreur en distinguant entre 2 feux.			Partiell.	carg.	500 20
3 août	Adelia	21	Annapolis	do	163	Digby à Boston	Ile aux Atocas, Maine, E.-U.	Echouée			Totale		200
18 oct.	Blizzard	7	Lunenburg	do	132	Lunenburg à Mayaguez, P.R.	Lat. 39° 31′ N., long. 65 1 O.	Contracté une voie d'eau.			do	carg.	5,000 8,375
1er déc.	Blondel	32	St-Jean, Terreneuve.	do	66	Grande-Rivière, I.P.-E., Halifax.	Port-Hawkesbury	Abordage avec la *Nettie G.*			Partiell.		200
8 do	Bessie Louise	11	New-Carlisle, P.Q.	Brigan. en bois, voil.	138	Laissé à Port-Hawkesbury.	do	La goélette *Marie Euphrosyne* sur la *B. L.* et emporta son gréement des bouts.			do		250

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
16 déc.	Badger.	3	Victoria, C.-B	Sloop, en bois, vap.	29	Victoria à Chemains ..	Environ 10 milles de Victoria.	Echoué ; tube défect. dans la chaudière.	....	....	Totale..	3,000
1er do	Beatrice......	7	Lunenburg....	Goélet. en bois, voil.	79	Summerside à New-London, I.P.-E.	Ile Hogg, I.P.-E......	Echouée; brouillard et grosse mer.	....	....	do ..	2,000
1er do	Bella May....	4	Halifax.......	do ..	79	Halifax à Sydney.....	Havre de Gabarouse...	do	....	..	do ..	1,500 carg. 1,500
17 do	Blanche.....	8	Sydney.. ...	do ..	220	Sandoning à Boston...	Ile Ocrakoke, Caroline du Nord.	Echouée ; jetée à la côte par un coup de vent.	....	....	do ..	6,000 carg. 300
12 do	Byrtle........	1	Saint-Jean....	do ..	92	Saint-Jean à Boston...	Isle of Shoals, Mass...	Perdit son chargement de port ; autres avaries.	....	....	Partiell.	30 carg. 233
13 sept.	Barcelona.....	12	Dundee.....	Str. en fer.	1,856	Middleboro', Qué......	Récif de l'île Rouge ...	Echoué.......	....	....	do ..	600
27 déc.	Belvidere.....	9	Parrsboro'...	Goélet. en bois, voil.	109	Parrsboro' à Yarmouth	Au large de Quaco, baie de Fundy.	Frappé par un grain et démâté	....	...	do ..	1,200 carg. 150
8 oct.	Crown Jewel.	22	St-Jean, N.-B.	Barque, en bois, voil.	176	Londonderry à Sydney, C.-B.	Lat. 50° 52′ N. ; long. 38° 43′ O.	Perdit son hunier ; vent changé soudain	....	....	Partiell.	300
1er déc.	Chief Commander.	1	Pictou, N.-E..	Goélet. en bois, voil.	38	Havre de Pictou à la tannerie Logan, Pictou.	Au large de la Pointe au Sauvage, havre de Pictou.	Echouée ; coup de vent.	....	....	do ..	300
29 nov.	Costa Prica...	....	Corinto	Barque, en fer, vap.	1274	San-Francisco à la Baie du Départ.	Au rivage, en avant du steamer Jean De Fuca.	Ech'uée; contre-courants et brume épaisse.	....	....	do ..	60,000
12 oct.	Cleopatra.....	....	Buenos-Ayres.	Barque, en bois, voil.	600	Québec à Buenos-Ayres.	Conway Inlet, côté nord, I.P.-E.	Echouée pour sauver l'équipage.	....	....	Totale..	6,000 carg. 2,000
6 do	Conga.......	1	Shelburne	Goélet. en bois, voil.	196	Port-Mulgrave à Saint-Jean, Terreneuve.	Bayfield, N.-E., amarrée au quai.	Coup de vent soudain.	....	...	Partiell.	500
1er déc.	Catherine	24	Arichat.	Goélet en bois, voil.	61	Saint-Pierre, C.-B., à Guysboro,' N.-E.	Ile Brulée, île Jauvrin.	Echouée ; coup de vent; chaînes brisées et jetée à la côte.	....	....	do ..	200 carg. 110

22 do	Cleddu Belle..	14	St-Jean, T. N.	Brigantin en bois, voilier.	114	Carbonear, T. N., à Sydney-Nord.	Pointe Aconi	Erreur; touché fond et sombré pendan. 3 hrs.	....	....	do ..	750
23 oct..	C. M. Mader..	2	Lunenburg ...	Goélette, en bois, voilier.	88	Grace Bay à Liverpool, N.-E.	Grace Bay	Echouée ; déta. du remorq. et dérivée à ter.	....	....	do .	1,000
12 déc..	Claribel	14	Charlottetown I.-P.-E.	Barque, en bois, voilier.	421	Charlottetown aux Bermudes.	Récif de Point-Prim.	Echouée ; mauvais temps et grosse mer	....	....	do .	....
21 nov..	Canadian.....	12	Shelburne ..	Brigantin, en bois, voilier.	231	Port-au-Prince à Providence, R.I.	Extrémité est de Booty Rock, Bahama.	Echo. ; brouillard et temps à grains.	....	...	Totale..	4,600 carg. 3,000
1er déc..	Cètewayo	11	Halifax..... .	Goélette, en bois, voilier.	20	Baie des Glaces à Gabarouse.	Havre de Gabarousse.	Echouée ; coup de vent extraordinaire.	... ...	....	do ...	400 carg. 300
12 do	Conecut......	12	Boston	do ..	781	Sydney, C.-B. à New-York.	....	Essuya une série de bourrasques.	....	...	Partiell.	2,000
24 jan.	Crown Jewel..	22	St-Jean......	Barque, en bois, voilier.	716	Sydney-Nord à New-York.	Océan Atlantique.....	Aucune nouvelle depuis son départ.	....	12	Totale..	10,000 carg. 1,920
26 déc..	Carrick.......	13	do ..	Brigantin, en bois, voilier.	314	New-York à Digby, N.-E.	Phare de Vineyard Haven.	Coup de vent, brise ses chai. et jet. à la côte	....	...	Partiell.	5,500
15 mai..	Cacouna......	6	Montréal	Str en fer.	1451	Montréal à Sydney....	Au large de St-Denis..	Aborda le rem. *McNaughton.*	....	...	....	....
14 do	Canopus.. ..	19	Liverpool, G.B	do ..	1818	Liverpool à Montréal..	Récif de Cacouna....	Ech. ; le pilote s'est tr. d. feux	....	....	.....	.. ....
14 sept.	Champion	19	Québec.......	Remor. en bois, vap.	90	Havre de Québec......	En aval de Québec. ...	Abord. avec la barque *Saga.*	....	. .	....	....
23 mai.	Chatham	16	Louisbourg. .	Barque, en bois, voil.	700	Québec	Lat. 46 o ; long. 30°O	....	....	1	Partiell.	3,470
1er déc..	Daniel Marey.	....	Boston	Goélette, en bois, voilier.	109	Boston à Port-Williams.	Au large de Harborville, N.-E.	Chavirée et coulée corps et biens.	....	6	Totale..	4,000 carg. 500
20 do	Dare	8	San-Francisco.	do ..	247	San-Francisco à Tacoma.	4 milles à l'ouest de Port-Carmanah.	Ech. ; coup de vent de terre.	....	....	do ...	5,000
24 août..	D. H. Morris.	14	Halifax	Barque, en bois, voil.	1197	St-Thomas à la Grande-Bretagne.	Près de Saint-Thomas, fleuve Saint-Laurent.	Echouée.....	....	..	....	....
17 nov..	Dominion.....	7	St-Jean, T. N.	Goélet. en bois, voil.	73	Québec à Carbonear...	Havre du Bic. Feu...	... .	....	...	Totale..	1,400 carg. 1,000
1er déc..	E. D. Myra. .	12	Lunenburg ...	do ..	43	Chéticamp à Halifax..	Côté ouest du havre de Port-Hood.	Ech. ; violent coup de vent et grosse mer.	....	....	Partiell.	400
28 oct.	Eugenie......	11	Halifax . ..	Brigantin, en bois, voilier.	145	Saint-Thomas à New-York.	Barre de Jones' Inlet, Long-Island.	Echouée ; erreur de boussole et chang. sur la barre.	....	....	Totale..	5,000 carg. 10,000
1er déc..	Evangeline ..	5	do	Goelet. en bois, voil.	23	Halifax à Port-Hood.	Côté ouest de l'île de Port-Hood.	Ech. ; coup de vent et. g. mer	....	....	Partiell.	200 carg. 400

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
4 déc.	E. B. Newcomb	8	Parrsboro'	Goélette en bois, voilier.	91	Rockland, Me., à l'Anse Belliveau.	Havre de Machias, Me.	Echouée; tempête.			Totale	2,200
30 oct.	Echo	7	St-Jean, N.-B	Brigantin en bois, voilier.	354	Floride à Saint-Jean, N.-B.	Vineyard Sound, Mass.	Echoué; brouillard épais; ne peut voir les bouées.			Partiell.	700
....	Elmer E. Harriet.	25	Charlottetown I. P.-E.	Goélet. en bois, voil.	41	Voyage de pêche	Détroit de Belle-Ile	Echouée			Totale	600 carg. 2,000
5 déc.	Etna	14	Portland, Me.	do	297	St-Jean à New-York	Havre de Bliss, N.-B.	Ech.; tempête; ancres brisées.			....	carg. 1,400
1er do	Euxine	30	Arichat	do	38	Souris à Halifax	Havre du Canso	Ech.; tempête; jetée à la côte.			Totale	200 carg. 200
26 do	Emma	23	Victoria	Steamer	25	Victoria à Nanaïmo	Pin Rock, havre de Victoria.	Ech.; ni bouées ni balises.			Partiell.	....
24 do	Elizabeth	14	Annapolis	Goélette en bois, voilier.	126	Boston à Port-Lorne	Parr's Port, Digby Gut	Manqué à virer en partant, et emp. sur les rochs p. l. remous			do	2,000 carg. 1,000
20 do	Eurydice	26	St-Jean	Navire en bois, voil.	1247	Liverpool à Pensacola.	Au large de Shelburne, N.-E.	Dans une temp. p. ses v. et cou.			Totale	10,000
2 do	Estella	6	Digby	Brigan. en bois, voil.	270	Riv. à L'Ours, N.-E., à Bridgeport, N.-E.	Côté nord du Golfe	Grandes tempêtes.			Partiell.	400
....	Edmund	11	do	do	148	St-Jean aux Barbades, Indes Occidentales.	Atlantique	Pas de nouvel. depuis son départ.		7	Totale	4,000 carg. 1,517
4 déc.	Etta Stewart	18	St-Jean	Barque en bois, voilier.	786	Petite Baie Glacée à St-Jean.	Quai de l'île aux Perdrix, bassin Minas.	Très avariée par la tempête.			Partiell.	5,000
26 do	Emerald	44	Lunenburg	Goélette en bois, voilier.	27	Halifax à Blandford	Bassin Prospect	Tempête de neige et de vent; chaîn. brisées; jetée à la côte et m. en pièces			Totale	500 carg. 900

8 do	Edith	18	Halifax	Brigantin en bois, voilier.	172	Demarara à Halifax	35° 25' N. lat. ; 73° 30' O. long.	Coupé quelques pars ; temp. et dép. d. la carg.			Partiell.	2,500
6 oct	Emerald	16	Ile du Pr.-E.	Goélette en bois, voilier.	25	Pictou à Georgetown	Havre de la Malbaie	Echoué ; coup de vent et brouillard.			Totale	500
2 déc	Emma Payz'nt	18	Windsor	Barque en bois, voil.	846	Philadelphie à Dunkerque.	Long. 38° 30' ; lat. 58° 40'.	Gros temps			Partiell.	3,500
13 nov	Frank W	8	Saint-Jean	Goélet. en bois, voil.	99	Moncton à Portsmouth, N.-E.	Récif de l'île aux Oies, pr. du Port Jones, Me	Echoué ; manqué à virer.			do	100
2 déc	Fearles	14	Guernsey	do	79	Gaspé à Lisbonne	Sandy Beach, Gaspé	Echoué ; enlév. du feu ; bouée perdu.			do	1,000 carg. 4,500
2 do	Florence C	5 m.	Pictou, N.-E.	do	97	Lac Bras d'Or à Boston	70 m. S. O. du Cap Sable.	Divers ; l'eau atteignant la chaux a mis le feu.			Totale	5,500 carg. 904
3 do	Flying Mist	23	Sydney C.-B.	do	18	Richibouctou à Charlottetown.	Barre Richibouctou	Echoué ; courants inconnus			Totale	500 carg. 40
9 do	Florence C	....	Pictou, N.-E.	do	...	Marble Mountain à Boston.	Au large de la côte sud, N.-E.	Divers ; incendié p. la chaux			do	7,300 carg. 650
.. do	Fred. E. Cox	9	Guysboro'	do	145	New-York à Halifax	....	Pend. le voyage, pont, voiles, etc., emportés ; dut jeter 1,500 boiss. de maïs à la mer.			Partiell.	500 carg. 600
19 sept	Falcon	14	Tonsberg	Barque en bois, voil.	396	Québec à la Grande-Bretagne.	Havre de Québec	Abordage avec la barque *Magnificent*.			....	....
13 nov	George Williams.	13	Sydney, C.-B.	Goélette en bois, voilier.	17	Petite Baie Glacée à Whycocomagh.	Entrée du Grand Bras d'Or.	Abordage et coulée.			Totale	200 carg. 50
1er déc	Granada	33	Port-Hawkesbury.	do	58	Stationné dans le port de Hawkesbury.	Port-Hawkesbury	Echouée ; jetée à la côte par un coup de vent.			Partiell.	100
1 do	George	27	Halifax	do	29	Canso à New-Harbour	Coddle's Harbour	Echouée ; jetée à la côte p. un coup de vent.			do	250 carg. 250
4 do	Gondola	7	Saint-Jean	do	186	Boston à Deux-Rivières	A l'intér. de Seguin, Me	Echouée ; perdu sa grande voile en allant à la côte.			Totale	6,000
15 juin	Flora	18	Québec	Rem. en b., à vapeur.	25	Havre de Québec	Havre de Québec	Partiel. détruite par le feu.			Partiell.	1,000
29 sept	Falka	13	Christiania	Barque en bois, voil.	677	Malbaie à Glasgow	Tignish, près la Pointe-Nord, I. P.-E.	Perte totale		20	Totale	10,000 carg. 12,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
13 déc..	Gladys.......	8	Saint-Jean....	Goélet. en bois, voil.	148	New-York à St-Jean..	3 m. N. O. Cap-Spencer.	Coup de vent; voie d'eau et lisses perdues.	....	....	Partiell.	150
27 do	G. Stanley ...	n'uf	Amherst.. ...	do ..	124	Deux-Rivières à Boston	Pointe-Porphire.....	Echouée; coup de vent.	....	....	Totale .	8,000 carg. 500
27 do	Gertie..... .	6 m.	Parrsboro'....	do ..	98	Parrsboro' à Saint-Jean N.-B.	Mispec, N.-B..	Coulée	....	....	do ..	4,400 do 200
18 août.	Harry W. Lewis.	1	Saint-Jean....	do ..	297	Bristol, Ang., à Sydney, C.-B.	Lat. 42° 31' N.; long. 24° 27' O.	Le gréement de tribord a cédé.	....	....	Partiell.	250
1er déc..	Helen M. Crosby.	25	Port-Hawkesbury.	do ..	64	Port-Hawkesbury....	Port-Hawkesbury.....	Jetée à la côte par un coup de vent.	....	....	do ..	100
1er do	Hector.	15	Arichat.	do ..	25	Charlottetown à Halifax.	Havre de Canso.	Abordage avec le *Lida* et le *Lizzie.*	....	....	do ..	100
27 do	Hyacinthe...	....	Saint-Jean, T. N.	do ..	29	Baie des Vaches à Sydney-Nord.	Récif du Petit Bras d'Or	S'est trompé de feux; a touché un réc. et coulé	....	....	Totale .	700 carg. 200
6 août.	Hanna.	18	Christiania....	Barque, en bois, voil.	955	Québec.	Lon. 48° 46'; lat. 30°...	Abordage avec une banquise.	....	....	Partiell.	4,500
19 sept..	Honolulu.....	8	Saint-Jean....	Navire, en bois, voil.	1599	Philadelphie à Hiago, Japon.	Lat. 27° 55' N.; long. 129° 18' E. Ile Loochoo	Pris dans une violente temp.	....	....	do ..	1,000
25 oct...	Isaac Burpee..	10	do	do ..	170	Amboy-Sud, E.-U., à Saint-Jean, N.-B....	Baie Rattan	Abordage avec une barge.	....	....	do ..	750
1er déc..	Isabella	13	Halifax.. ...	do ..	109	Crapaud, I.P.-E., à Boston.	Havre d'Arichat......	Echoué; coup de vent.	....	....	do ..	500 carg. 600
6 août.	Isabel.........	10	Charlottetown	Barque, en bois, voil.	350	Antilles angl. à Québec	Havre de Québec......	Abordé par le str. *Nepigon.*	....	....	Totale .	10,000 do 2,000
23 juill..	Idaho	2	Londres, Ang.	Vapeur en acier.	2401	Montréal à Liverpool..	4 m. S. O. Pointe Anticosti.	Echoue sur un roch. non ind. sur la carte.	....	....	do ..	160,000 do 650,000

17 nov.	James Rourke.	7	Saint-Jean	Goélette en bois, voilier.	85	Quaco, N.-B., à Rockland, Me.	Fownes' Beach, Baie de Fundy.	Echouée; grosse mer et vent.			Partiell.	 carg.	600 20
1er déc.	James Davis	8	Halifax.	do	47	Cap Canso à Summerside, I.P.-E.	¾ m. O. de riv. Tony, Anse Pictou.	Echouée; coup de vent.			do		700
1er do	Jessie	7	Lunenburg	do	40	Halifax à Sydney, C.B.	Havre de Sydney	Détachée de son ancre par un coup de vent et portée sur le s. *Cape Breton.*			do		200
1er do	J. W. Durant.	4 m.	Parrsboro'	do	147	Shulie, N.-E., aux Barbades.	Shulie, N.-E	Echouée; coup de vent.			Totale	 carg.	8,000 100
	J. P̄. Ames.	3	Moncton	Goélette en bois, voilier.	86	Stationnée au quai, Moncton.	Moncton	Engagée dans la boue; renversée et perdue.			Totale		2,500
1er déc.	James Ryan	8	Port-Medway	do	48	Arichat à Halifax	Havre du Canso	Echouée.	Tempête		Partiell.		100
1er do	Jewel	14	Lunenburg	do	52	Georgetown à Lunenburg.	Crow Harbour	do	do		do	 carg.	300 500
7 nov.	Jacques	6	Yarmouth	do	58	Mont Stewart à Halifax.	Middle Ground, Passage-ouest, Marie Joseph.	do			do		550
18 juin.	Johanne	30	Holmstrand	Barque en bois, voilier.	1168	Havre de Québec	Havre de Québec	Abordage avec la barque *Valborg* pendant une tempête.			do		600
8 août.	L. H. Davies.	10	Charlottetown	Goélet. en bois, voil.	33	Pictou à Charlottetown.	5 milles à l'O. du phare de l'île au Caribou.	Grand mât emporté.			do		250
14 nov.	Lawrence	2	Lunenburg	do	87	Lunenburg à l'Ile du Prince-Edouard.	Le steamer traversier de McPherson, le *Canso.*	Echouée	Manqué à virer, et jetée à la côte.		do		100
8 oct.	Letitia May	9	do	do	41	Whitehead, pêche	Rocky ledge, ½ m. à l'O. du phare de White-Head.	Echouée			Totale		700
6 nov.	Lady Key	13	Halifax	do	31	Jeddore à Port-Hawkesbury.	150 vgs S. S. O. du phare de White-Head	do	Gros temps		do	 carg.	600 747
1er déc.	Lelia Linwood	20	Port-Hawkesbury.	do	64	Stationnée à Port-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury	do	Tempête		Partiell.		200
4 do	Laura Victoria	2	Arichat.	do	39	Halifax à Descousse	Descousse Beach infér.	do	Tempête		do		200
1er do	Lida & Lizzie.	24	do	do	56	Descousse à Halifax	Côté sud du havre de Canso.	do			do	 carg.	300 1,200
3 do	L. Edna	14	Saint-Jean	do	68	Saint Jean, N.-B., à Quaco.	Embouchure du havre de Saint-Jean.	do	Vent et neige		do		400
12 oct.	Lord Mayo.	18	Halifax.	do	97	Calais, Maine, à Parrsboro'.	Entrée de la rivière Parrsboro'.	do	Manq. à virer; jetée à la côte sur des recifs.		Totale	 carg.	1,000 300

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
28 déc..	Lulu.........	17	Boston, Mass.	Goélette en bois, voilier.	450	Windsor à New-York..	A 28 milles N. N.-E. de l'île aux Phoques Machias.	....	Coup de vent..	....	Légère .	.. ....
1er do	Little Annie..	12	Digby.. ...	do ..	27	Tiverton, I.P.-E., à Halifax.	Ile McNab, havre d'Halifax.	Chaînes brisées; mis à la côte p. sauver navire et cargaison.	....	....	... ..	....
6 août.	Lake Nepigon.	15	Montréal.....	Str en fer.	2207	Liverpool à Québec....	Havre de Québec......	Abordé l'*Isabel*.	....	....	....	....
23 do	Lizzie........	29	Ottawa.	Steamer en bois.	2	Havre de Québec......	do	Avarié par le feu.	. ...	....	Partiell.	1,500
— oct..	L. & S.. .. .	10	Halifax. . ..	Goélette en bois, voilier.	65	Baie-des-Vaches à Halifax.	Près l'île Scattarie, C.-B.	Frappée par un grain; mât de mis. emporté.	....	....	do ..	100
1er déc.	Lady Franklin	30	St-Jean, T.-N.	do ..	63	Antigonish d'Halifax..	Meagher's Beach.. ...	Echouée.......	Bourrasque. ..	....	Totale .	1,400 carg. 2,000
1er do	Lantana	6	Charlottetown	Brigan. en bois, voil.	246	New-York à Saint-Jean, T.-N.	Shag Rock, Baie Ste-Marie, T.-N.	Epaves trouvés à terre.	. . ..	8	do .	6,000 carg. 1,600
3 do	Laura A. Smith	4	Lunenburg ...	Goélette en bois, voilier.	96	Jamaïque à Lunenburg.	Lat. 30° 20' N., long. 70° W.	Abandonné et navire chaviré.	....	....	do ..	4,000
— do	Leonora B. Winter.	2	do ...	do ..	87	Boston, Mass., à Lunenburg.	Atlantique.....	Pas de nouvel. dep. son départ	....	7	do ..	5,000 carg. 4,000
19 mai..	Laurel	20	Windsor..	do ..	42	Rockland à Saint-Jean, N.-B.	Pointe Sudsey, rivière aux Pommes, N.-E.	Signal de brume ne fonctionnant pas.	... .	....	Partiell.	400 carg. 100
4 nov..	Loraine.......	14	Lunenburg. ..	do ..	68	Havre de Québec au Havre Breton, T.-N.	Récif de l'île Lark ...	A pris le feu rouge pour une bouée-gaz.	....	....	do ..	2,000 carg. 500
....	Loreto..	39	Saint-André...	do ..	12	.. ..	Naufragé au Grand-Manan il y a plusieurs années.	....	....	....	......	....
6 nov..	Margaret Ann	10	Pictou..	do ..	53	Tatamagouche à Petite Baie Glacée.	Black Pt., Little Harbour, Anse Pictou.	Echouée.......	....	....	Partiell.	500

3 déc.	Mabel	7	Digby	do	38	Saint-Jean, N.-B., Westport, N.-E.	Pointe Lepréau	Gros coup de vent et neige.			do	 carg.	150 60
4 nov.	Magnificent	27	Liverpool, G.B	Barque en bois, voil.	1283	Québec à Greenock	Au large de la pointe est d'Anticosti.	Essuyé un coup de vent.			do		
12 do	Marie	27	Norvège	do	663	Barrow, G.-B., à Charlottetown, I.P.-E.	Baie Aspy, C.-B.	G. coup de vent; perd ses voiles			Totale	 c'r'g	20,000 20,000
1er déc.	Marie Euphrosyne.	12	Iles de la Madeleine.	Goélet. en bois, voil.	39	Halifax aux îles de la Madeleine.	Port-Hawkesbury	Coup de vent	Coup de vent		Partiell.	 carg.	280 300
5 do	Marie A	14	Lunenburg	do	45	Canso au havre aux Bouches.	Pilot-Harbour, S. de C.	Echappée sur ancre et jettée à la côte.			do		250
4 do	Mary Ann	43	Arichat	do	29	Saint-Pierre, C.-B., à Descousse.	Pointe est de l'île Bernard, Descousse.	Jetée à la côte p. un c. de v.			do		150
5 do	Mineola	3 m.	Windsor, N.-E	do	125	Haïti à Boston	Au large du cap Hatteras.	Mau. temps; p. s. ch. de pont.			do	 carg	50 200
20 nov.	Mable	20	Guysboro'	do	43	Main-à-Dieu à Scattarie	Au large du Eastern-Rock, île Scattarie.	Acalmie et forte marée.			Totale	 carg.	500 990
15 déc.	Maria Matilda	81	Arichat	do	96	Arichat à Petit de Grat, C.-B.	Petit de Grat Inlet	A l'ancre, s'est rem. et a coulé.			Totale	 carg	450 160
10 do	Marie Anne	14	Iles de la Madeleine.	do	46	Halifax à Baie Aspy	Petit Bras-d'Or	Touche un rocher et fut échouée.			Partiell.		100
29 nov.	Marie Erzélie	2	Québec.	do	111	Saint-Pierre à Québec	Ile Saint-Charles, N. O. d'Anticosti.	Coup de vent; jetée à la côte			Totale	 carg.	4,000 6,000
1er déc.	M. E. Lloyd	24	Shelburne	do	17	Aucun port.	Entrée du havre de Bouquet.	Chavirée et coulée.		3	do		250
	Maggie Millard.	7	Liverpool	do	120	Sydney à Halifax	Gabarouse	Grosse tempête; échouée.			do		3,000
— déc.	Mauld Pye	7	St-Jean.	do	100	Moncton à Boston	Booth Bay, Boston	Grain			Partiell.		1,200
17 do	Meteor.	5	St-Jean, Terr.	do	62	Placentia à Baie Glacée	Au large des brisants de Louisbury Rock Island	Echouée; coup de vent.			Totale		2,000
23 juill.	Minnie E.	9	Charlottetown	do	95	Baie des Vaches à Cap Race	½ mille au nord du phare du cap Race.	do			do	 carg.	2,500 450
4 déc.	Morier	4	Liverpool.	do	136	Charlottetown à Linn, Mass.	Détroits du Nord	Perdu voiles, etc.			Partiell.		500
17 sept.	Minnie.	5	Charlottetown	Brigan. en bois, voil.	423	Cardiff au Brésil	En entrant dans le havre Matanham.				Totale	 carg.	2,000 4,000
1892. 19 sept.	Magnificent	27	Liverpool	Barque en bois, voil.	1283	Québec	Havre de Québec	Abordage avec le *Falcon*.					
1890. 22 sept.	Marie Elmire.	4	Québec.	Goélet. en bois, voil.	155	Québec à Saguenay	Les Eboulements	Toucha un récif			Partiell.		200
13 oct.	Marie Delphine.	7	do	do	84	Saint-Pierre à Québec	14 milles O. de la baie d'Anticosti.	Jetée à la côte par un gros coup de vent.			Totale		2,500
1er déc.	Mizpah	25	Digby	do	44	St-Jean à Margaretsville.	Jetée Margaretsville	Démâté et coulé.			do	 carg.	400 100

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
15 mai	McNaughton	4	Montréal	Remo. en bois, vap.	50	Havre de Québec	Au large de St-Denis	...	...	...	Partiell.	3,000
1er nov.	Margaret	27	do	do	36	Quartiers d'hiver	Bassin Louise	Incendie	...	...	Totale	4,000
17 do	Marie Vigilante.	11	Québec	Goélet. en bois, voil.	114	Rive Nord à Québec	Pentecôte	Dématé par un coup de vent.	...	...	Partiell.	500
21 mai	Martha	27	Frederikotad	Barque en bois, voil.	256	Christiania à Québec	Cod-Roy, Terreneuve	Echouée; mise en pièce.	...	...	Totale	2,560
8 sept.	Mary Graham.	13	Maryport	do	676	Québec à Newcastle	Garganelle, près de la Pointe Riche.	Echouée; le phare ayant été détruit par l'incendie.	...	...	do	15,000
7 oct.	Mary Jane	41	Halifax	Goélet. en bois, voil.	44	Pictou à Miramichi	Récif nord du Cap Jourimain.	Jetée à la côte par un c. de v.; perte totale.	...	...	do	500 carg. 300
6 nov.	Minister of Marine.	17	St-Jean, N.-B.	Navire en bois, voil.	1648	Manila à New-York	Durant un voyage	Contracte une voie d'eau; gouv. avarié.	...	3	Partiell.	1,650
14 oct.	Michigan	3	Londres	Str. en fer	1939	Middleborough à Montréal.	Lac Saint-Pierre	Abordage	...	...	...	Inconnu.
17 déc.	Mabel	8	Digby	Goélet. en bois, voil.	38	Westport, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Havre de Roving Bull.	...	...	..	Partiell.	1,000 carg. 1,100
15 do	Mary Stevens	31	Arichat	do	31	Halifax à Arichat	Ile Edge, côte de la N.-E.	Abord. avec un nav. inconnu.	...	...	do	500 carg. 200
1er do	Nettie M. G.	1	Halifax	do	32	Halifax à Souris, I.P.-E.	Port-Hawkesbury	Abordage	...	...	do	200
8 do	Nettie M. G.	1½	do	do	32	White-Head à Souris, I.P.-E.	do	Echouée; coup de vent.	...	...	do	300
9 do	Newfield	19	Ottawa	Goélet. en fer, vap.	502	Westport à Cap Sable	6 milles O. S. O. du phare de l'île aux Pois	Explosion	...	3	do	3,000
1er do	Native Lass	1	Sydney	Goélet. en bois, voil.	68	Sydney - Nord à Halifax.	Chenal Saint-André	Echouée; coup de vent.	...	..	do	500 carg. 300
27 do	Nellie B	2	Lunenburg	do	87	Baie Glacée	Ile Rabbie, baie Chédabouctou.	do	...	...	Totale	3,000 carg. 200

24 do	Nimble	27	Halifax	do	44	Arichat à Halifax	Cap Auguste	Temp. de neige; touché et coulé			do	1,000 carg. 3,000
4 sept.	Nellie Pickup	1	Annapolis	do	150	Cienfugos à Jamaïque		Chaviré dans le voyage.			do	8,000
3 déc.	Nellie Watters	3	St-Jean	do	96	Portland à Boston	20 milles du havre de Boston.	Perdu q. voiles; coup de vent.				carg. 560
2 mai	Norse King	2 m.	Londres	Str en ac.	1935	Anvers à Montréal	Lat. 48° 13′ N.; long. 49° 15′ O.	Touch. une banquise.			Partiell.	
	Norwood	16	Christiania	Navire en bois, voil.	1587	Greenock à Québec	Golfe St-Laurent				Totale.	20,000
	Nimrod		Allemagne	do	695	Pictou à Liverpool, G.B.		P. de nouv. dep. son départ.		12	do	15,000 carg. 4,483
6 nov.	Olive J	9	Halifax	do	57	Port-Hawkesbury	Hav. de Grande Riv.	Abord. avec la goél. *Nora B. Winter*.			Partiell.	125
28 oct.	Oregon	7	Liverpool, G.B.	Goél. en bois, voil.	2273	Liverpool à Québec et Montréal.	½ m. N.E. par E., ⅞ m. E., bassin Louise.	Haut-fond inc. échouée.				
25 août.	Omega	37	Halifax	Goélette en fer.	55	Bouctouche à Pictou	Au large de Cocagne	Chavirée; trop grand chargement de pont.			Partiell.	100 carg. 100
1er déc.	Ottawa	24	Yarmouth	do	54	Cocagne à Pictou	Port-Hawkesbury	Ch. sur son anc. et jet. à la côte p. un c. de vent.			do	300
2 do	Onward	20	Charlottetown	do	52	Boston à Charlottetown.	Environ 30 m. E. par N. du phare de Little Hope.	Coup de vent; voiles, etc., emportées.			do	150
1er do	Omega	35	Halifax	do	55	Bouctouche à Pictou	Au large de la barre Cocagne.	Contr. une voie d'eau; surch.			Totale	400 carg. 200
27 do	Oakdone	6	Sunderland	Brigantin en fer, str.	1086	Halifax à Sydney-N.	Havre de Sydney	Coup de vent.			Partiell.	
1er do	Ocean Bride	9	Lunenburg	Goél. en bois, voil.	20	Havre de Murray à Port-Medway	Jetée Carrigan, comté de Guysboro.'	Echouée			Totale	500 carg. 250
1er do	Osceola	7	Halifax	do	83	Halifax à la B. Glacée.	Havre de Gabarouse	Temp.; chaine brisée et jetée à la côte.			do	2,000
21 nov.	On Time	6	Liverpool	do	124	Colon à Halifax	Ext. S. E. du Grand Cayman, m. Caraibe.	Coup de vent et voie d'eau.			do	4,500 carg. 2,000
14 oct.	Ocean King	12	Glasgow	Str en fer.	1623	Anvers à Québec	Lac St-Pierre	Abordage.				Inconnu.
28 do	Oregon	8	Liverpool	do	2407	Liverpool à Québec	Beauport Flats	Faute du pilote.				do
4 déc.	Prescott	9	St-Jean	Goél. en bois, voil.	72	St-Jean à Boston	Tête de la b. de Fundy	Coulée			Partiell.	210
29 oct.	Pioneer	14	Arichat	do	32	Shédiac à Port-Hawkesbury.	Près le cap Jock	Voiles déch. et jetée à la côte p. la tempête.			do	150 carg. 60
10 nov.	Pearl	9	Windsor	do	136	Côte Sanbeas, N.-Y.	Océan Atlantique	Perdu voil., etc.			do	1,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
11 déc..	Plymouth Rock.	....	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voil.	92	Gloucester, pêche......	Extrémité sud de l'île Blanche.	Coup de vent..	....	...	Partiell.	3,000 carg. 2,000
12 do ..	Peeress.......	13	Hamilton,	Brigantin en b., voil.	239	Santa Fe à Falmouth..	....	Contr. une voie d'eau; abandonnée.	....	....	Totale..	3,500
5 oct...	Palma........	16	Québec.	Goél. en bois, voil.	54	Terreneuve à Anticosti.	Cap James, Anticosti..	Ouragan; échouée.	....	....	do ..	600
18 juin.	Plymouth	16	St-Jean. Terr.	Brigantin en b., voil.	198	Montréal à Saint-Jean, Terreneuve.	Phare Richelieu.....	Changem. subit de vent; échouée.	....	....	Partiell.	1,000
8 nov .	Rival........	17	Halifax.......	Goél. en bois, voil.	31	Halifax à la B. Glacée.	Pointe Simond, baie Gabarouse.	Voiles emport.; jetée à la côte par un coup de vent.	....	....	Totale..	650
13 déc..	Reaper.......	10	St-Jean.	do ..	124	Joggins à Vineyard-Haven.	10 m. au sud de l'île des Battures.	Grosse mer; contr. une voie d'eau.	....	....	Partiell.	1,500 carg. 680
26 sept.	Rattler. ...	1	Liverpool, N.E	do ..	13	Liverpool à Port Herbert.	Côté est de l'entrée du havre de Herbert....	Manq. à virer; à touché fond.	....	....	Totale..	600 carg. 200
28 déc.,	Roulette......	....	Boston.......	do ..	79	Boston, pêche........	Pointe Forbes, Liverpool, Ang.	Coup de vent; échouée.	....	....	Partiell.	1,500
25 août,	Resolve.... ..	20	Sandejeford...	Barqu'tin en b., voil.	398	Québec à Liverpool, Ang.	Cod Roy, Terreneuve..	Echouée.......	....	....	Totale..	5,000 carg. 3,000
12 oct..,	Restive.. ..	7	Charlottetown I.P.-E.	Goél. en bois, voil.	71	Baie des Chaleurs à Summerside, I.P.-E.	Au large du lot 7, I.P.E	Tempête terr..	....	1	Partiell.	150 carg. 30
13 nov .	Scylla.... ...	7	Port-Hawkesbury.	do ..	102	Crapaud à Boston.....	8 ou 9 m. S.E. du Cap-George, Cté de Pictou	Abordée par le str *Alert.*	....	....	Totale..	5,000 carg. 1,500
17 oct..	Spy..........	15	Charlottetown	do ..	18	Alberton à Chatham, N.-B.	Entre le cap Nord, I.P.-E., et le port Escuminac, N.-B.	Pas ent. parler de lui dep. son dép. d'Alberton, I.P.-E.	....	3	do ..	200 carg. 100
1er déc..	S. G. Irwin...	13	Arichat.......	do ..	71	Halifax à Descousse..	Havre de Poulamond, Passage Lennox... .	Chas. de son an. et éch. dans un coup de vent,	....	....	Partiell.	1,500 carg. 200

6 oct.	Sinkin		Norvège	Petite barque en bois, voil.	675	Shédiac à Liverpool, G.-B.	Brise-lames de Shédiac	Chassé sur ses ancres, et abordage avec le brise-lames.			do	2,000
5 nov.	Snow Bird	12	St-Jean, T.N.	Goélette en bois, voilier.	77	Labrador à Boston	Baie Braddoes, Labrador.	Echappé ses ancres et jetée à la côte.			do	700 carg. 2,000
1er déc.	Susie Pearl	3	St-Jean, N.-B.	do	74	Rockland, Me., à St-Jean, N.-B.	Au large de l'île aux Perdrix, à l'emb. du havre de Saint-Jean.	Perdu ses ancres dans un coup de vent.			do	300
do	Sea Slipper	22	Lunenburg	do	41	Sydney-Nord à Descousse.	Lower Descousse Beach	Chassé s. s. anc. et jetée à la c. dans une temp.			do	100
20 nov.	Second	9	Parrsboro'	do	47	St-Jean à Parrsboro'	Rivière Eatonville, N.-E.	Prise sur la barre roule et brûle.			Totale	700 carg. 900
29 oct.	Saxon	8	Lunenburg	do	79	Halifax à Gabarouse	Havre de Gabarouse	Echouée ; coup de vent.			Partiell.	460
2 déc.	Sunbeam	18	Halifax	do	68	Sydney à Halifax	Doewer's Cove Ledge	Chaînes brisées; jetée à la côte p. un coup de v.			Totale	1,400 carg. 160
27 do	Saidie	10	Liverpool	Brigantin en bois, voilier.	154	St-Blaise à New-York.	Golfe de Darin	Conda'né à Colon ; bourrasq. ; voie d'eau et perte de voiles.			do	5,000 carg. 1,500
19 do	Sarah	12	St-Jean, N.-B.	Goél. en bois, voil.	117	Fall, Mass., à St-Jean, N.-B.	Camp Island, Maine	Grosse tempête ; échouée.			do	
1er déc.	Sunbeam	14	Halifax	do	68	Saint-Pierre à Halifax.	Dever's Cove Ledge	Grosse tempête, échouée.			Totale	1,800
10 oct.	Silver Dart		do	do	30	Georgetown à Halifax.	Barre du havre Murray	Echouée ; coup de vent.			do	925
15 déc.	Sarah A. Townsend.	6	do	do	147	Sydney à Halifax	S. par E. de l'île Wedge, 6 milles.	Abordage avec la goél. *Mary A. Stevens*.			Partiell.	200
14 sept.	Saga	21	Liverpool, G.-B.	Barque en bois, voilier.	499	——— à Québec	En aval de Québec	Abordage avec le remorqueur *Champion*, qui la remorquait.			do	190
15 déc.	Speedwell	7	Saint-Jean	Goélette en bois, voilier.	82	Saint-Jean à Boston	Barre du Petit Manan.	Echouée ; erreur de jugement.			do	400
12 avril.	St. Joseph	15	France	Brigantin en bois, voilier.	197		Saint-Pierre Miquelon.	Echoué dans la brume ; capitaine noyé.		1	Totale	3,000
8 nov.	Souvenir	7	Québec	Goél. en bois, voil.	19	Ancrée au havre des Sept-Iles.	Havre des Sept-Iles	Dématée par un coup de vent.			Partiell.	100
— déc.	Silver Sea	13	St-Jean, T.N.	Brig'nt. en bois, voil.	177		Pointe Aconi, C.-B.	Echoué ; pas d'ancre.				
27 oct.	True	26	St-Jean, N.-B.	Goél. en bois, voil.	60	Saint-Jean, N.-B., à Joggins, N.E.	Au large du cap Maringum, baie de Fundy.	Touche sur un banc de sable.			Totale	1,500 carg. 1,050

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accidant.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
21 avril.	Traffick	15	Annapolis	Goél. en bois, voil.	41	Musquash à Rockland, Me.	Havre de Little Musquash.	Echouée	....	....	Totale .	250 carg. 50
1er déc.	Trial.........	8	Halifax	do ..	13	Stationnée dans le havre de Margaree.	Havre de Margaree...	Jetée à la côte; perte totale.	....	....	do ..	250
21 do	Trygoe..	18	Ile au Turque.	Brigantin en bois, v.	221	New-York à Saint-Jean, N.-B.	Embouchure du havre de Saint-Jean.	Echoué..	....	...	Partiell.	1,500 carg. 750
— nov.	Tay.........	3	Saint-Jean ...	Goél. en bois, voil.	124	St-Jean à New-York.	New-York	Incendie	....	....	do ..	3,000 carg. 1,000
18 déc.	Topsy........	1	Montréal.....	Barque en b., voil.	658	Kingston, Jamaïque, à l'île Cayman.	Cayman Brae.........	Mis en pièces d. un c. de vent.	....	6	Totale .	30,000
27 mai..	Terpsichore...	34	Sandyford....	do ..	1188	Québec à Liverpool...	Bassin Louise	Ligne de halage brisée; navire frappé la tête du quai.	....	....	Partiell.	1,900
20 juill.	Thornholme ..	9	Maryport.....	Goél. en fer, vap'r.	1116	Grande-Bretagne à Québec.	Barrel's Ledge........	Le pilote s'est trompé de feu.	....	....	Totale .	80,000
10 août.	Udsire........	21	Stavanger	Barque en b., voil.	416	Québec à ——— ...	Récif de l'île Rouge...	Erreur du pilote.	....	....	Partiell.	3,500
12 oct...	Victor........	35	Suède.........	do ..	359	Baie Verte à Exeter..	Havre de Grand Shemogue.	Jetée sur la barre; perte totale.	....	....	Totale .	3,000
1er déc.	Vergesco	6	Halifax .. .	Goélette en bois, voilier.	57	Hawkesbury à Saint-Jean, T. N.	LowerDescousseBeach, Baie Saint-Pierre.	Jetée à la côte par un coup de vent.	....	....	Partiell.	500 carg. 800
1er do	Veritas.......	13	Liverpool, N.-E.	do ..	111	Sydney à Arichat	Ile de Chrichton	Chasse sur son ancre, échouée	....	....	do ..	100
27 août.	Vancouver ...	6	Liverpool, G.-B.	Steamer en fer.	5141	Liverpool à Québec....	Détroit de Belle Isle ..	Abordage avec une banquise.	.. ..	....	do ..	....
18 juin..	Valborg	26	Sarpsburgh...	Barque en bois, voilier.	1025	Havre de Québec......	Terrain de délestage ..	Abordage avec la barque *Johanne.*	....	..	do ..	1,000
8 déc. .	Village Bell ..	...	Saint-André..	Goél. en bois, voil.	12	... .	....	Naufragée sur Grand Manan.	....	....	....	....

1er do..	Wallace.....	18	Pugwash, N.-E	do ..	59	Stationnée à la Pointe-Hawkesbury.	Port-Hawkesbury.. ..	Chavir. et abordage avec un bat. naufragé.	....	....	Totale .		350
1er nov.	W. J. Christie	6	Sydney, C.-B..	do ..	77	Baie des Vaches à St-Pierre-Miquelon.	Miquelon Roadstead, Saint-Pierre.	Jetée à la côte p. un c. de vent	....	....	do ..	 carg.	2,500 200
13 déc..	Warrior......	6	Pictou........	do ..	52	Pictou à Baie des Vaches.	Côté est de Ghost Beach, Judique.	Echouée ; coup de vent.	....	....	do ..	 carg.	600 200
29 nov..	W. E. Young.	8	Lunenburg ...	do ..	92	Halifax à la Baie Glacée	Côté sud de la B. Glacée, en am. de Campbell.	do ..	....	....	Totale .		2,500
27 déc..	W. E. Weir...	19	Arichat... ..	do ..	41	Halifax à Descousse...	Havre Saint-Pierre....	Echouée ; c. de vent ; chassé s. ses deux ancres.	....	....	Partiell.		1,000
20 do ..	Willie B......	14	Liverpool, N.-E.	do ..	38	Souris à Guysboro'.....	Près Port-Hastings....	Echouée ; c. de vent ; chassé sur ses ancres.	....	..	do ..	 carg.	400 200
8 juin.	Warwick.....	8	Bristol	Steamer en acier.	2027	Londres à Québec. . .	En aval du Bic... . .	Arbre de la machine brisé.	....	...	do .		1,000
24 do ..	William	30	Québec.	Remor. en bois, vap.	86	Québec au bas du fleuve Saint-Laurent.	Phare de Bellechasse..	Echoué et coulé	....	....	Totale .		3,600

Liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés dans les eaux intérieures canadiennes.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
1er mai.	Canada.......	21	Montréal.....	Steamer en bois.	1167	Québec à Montréal....	Vis-à-vis Champlain...	La tige du piston brisée p. un coup de vent.	....	....	Partiell.	225
5 do .	City of Detroit	....	Détroit.......	Steamer en fer.	1324	Détroit à Cleveland...	Bassin Douglas, rivière Détroit.	Coup de vent et mauvais pilotage.	....	....	do ..	10,000
7 do .	Eleanor	25	Kingston.....	Remor. en bois, vap.	7	Oswego à Kingston....	4 milles S. par O. du phare Pigeon.	Contr. une voie d'eau, et coulé.	....	....	Totale .	3,000
....	Milwaukee ...	....	Buffalo.......	En fer, vapeur.	2000	Détroit à Buffalo......	Kiln Crossing, rivière Détroit.	Craignant un abordage avec le s. *Northern*, fut ramené à terre et avarié.	....	....	Partiell.	2,000 carg. 200
22 juin..	John Hanlan.	8	Toronto......	Goélette en bois, vapeur.	2613	Toronto à l'île de Toronto.	Quai de la rue Yonge, Toronto.	Stmr *Corsican* reculé sur le *J. H.*	....	....	Légère.	
2 juill.	Ocean........	19	Ste-Catherine.	do	454	Kingston à Toronto. ..	Rose Bank, lac Ontario.	Erreur de boussole.	....	....	Partiell.	1,500 carg. 2,500
....	Churchill Rr..	5	Winnipeg.....	Barge en bois.	.....	Fisher Bay à Selkirk..	Embouchure de la rivière Rouge.	Perdu le gouv. et devenu non manœuvrable.	....	....	do ..	4,000
....	Grand Rapids.	9	do	do	.....	do ..	A la hauteur de l'île Elk, lac Winnipeg.	Etambot de touage brisé.	....	....	....	....
....	J. G. Worts..	....	Toronto	Goélette en bois, v.	309	....	....	Le nav. fut très incliné sur la grève de Burlington et reçut des avaries très légères.	....	....	....	....

Liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés dans les eaux intérieures canadiennes par les navires canadiens et étrangers, durant l'année 1891.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1891.												$
....	Athabasca....	8	Montréal.....	Goélette en acier, vapeur.	2268	Owen-Sound à Fort-William.	Rivière Ste-Marie....	Pas de détails..	....	....	....	....
5 sept.	J. E. Gilmor..	....	Vaisseau américain.	....	.....	Cleveland, E.-U., à Portage.	....	Contracte une voie d'eau.	....	...	....	....
....	Interocean....	2	Collingwood..	En bois, à vapeur.	98	Sarnia....	Bassin Johnson, Wallaceburg.	....	... .	....	Partiell.	4,000
....	Lewis Hotchkiss.	20	Toronto......	Goélet. en bois, voil.	1001	Muskoka Mills à Buffalo, N.-Y.	20 à 25 milles à l'ouest de Goderich.	Gros temps....	....	...	Totale .	7,844
....	Twilight......	18	do	do	173	Chatham à Détroit....	Bassin Tyrconnel.....	Incendie ; origine inconn.	....	....	do ..	4,700 carg. 200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires canadiens et étrangers dans les eaux intérieures canadiennes en 1890.

Date l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
5 nov.	Bruno	27	Toronto	En bois, vapeur.	300	Cleveland à Algoma Mills.	Récif Magnétique	Très mauvais temps ; échoué	....	....	Totale	10,000 carg. 1,200
17 juill.	Catherine	8	Kingston	do	10	Alexandria Bay à Grenadier Island.	½ mille N.-E. de Sunken Rock Light, Alex'nd'r Bay.	Abord. avec le st. E.-U. *St-Lawrence.*	....	5	do	800
6 nov.	City of Midland.	new	Collingwood	do	508	Parry-Sound à Byng Inlet.	Pointe N.-E. d'une batture de pierre calcaire, b. Georgienne.	Erreur de distance, causée par le courant ; échoué.	....	....	Partiell.	100 carg. 300
9 do	Ocean Wave	22	Picton, Ont.	Goélette en bois, voilier.	100	Trenton à Oswego	Environ 15 milles de Oswego, N.-Y.	Pris dans une bourrasque et roulée ; sombrée.	....	5	Totale	1,000 carg. 2,000
23 oct.	Reindeer	6	Kingston	En bois, vapeur.	33	Ports dans la baie de Quinté.	Près du bassin Young.	Abordage avec la goélette *Two Brothers.*	....	....	Légère.	....
29 juill.	Resolute	15	Ottawa	Remorq., en bois, vapeur.	19	Ottawa	Riv. Ottawa, près des écluses du canal	Prit feu et coulé.	....	....	Totale	2,500
21 sept.	Ivy	16	Montréal	do	34	Stationné à Hull, P.Q.	Riv. Ottawa à Hull	Prit feu.	....	....	do	6,000
25 nov.	Polly M. Rogers.	20	Cap Vincent, N.-Y.	Goélette en bois, voilier.	328	Charlottetown, N.-Y., à Ogdensburg.	Ile au Pigeon, Lac Ont	S'est détaché du remorq. ; perdu voiles, etc.	....	....	do	8,000 carg. 1,300
2 do	James Buckley	10	Prescott	Remorq. en bois, vapeur.	7	A l'ancre au Port Stanley.	Havre de Port-Stanley.	Incendie	....	....	do	1,700
5 do	Louisa	32	Ste-Catherine.	Barque, en bois, voilier.	232	Cleveland à Algoma Mills.	Récif Magnétique	Gros temps ; échoué.	....	...	do	2,000 carg. 900
16 août.	Annie Watt	7	Owen-Sound	Remorq. en bois, vapeur.	41	Wiarton à Lion's Head	Entre l'île aux Eglantiers et Gun Point.	Abordage avec le propulseur *Alderson.*	....	...	do	2,000

2 nov..	CarolineMarsh	38	Port-Hope....	Goélette en bois, voilier.	224	Oswego à Toronto....	Oswego Beach....	Voiles emportées, et jetée à la côte à Oswego.	....	....	do ..	carg.	2,000 1,500
....	Huron........	16	Picton, Ont...	do ..	234	Windsor, Ont., à Buffalo.	70 milles N.-E. de Dunning, Lac Erié.	Contracté une voie d'eau, et coulé.	....	....	do ..		7,500
1889.													
30 mai..	Victor.......	23	Hamilton	do ..	320	Midland à Buffalo.....	Sand Beach, Michigan, E.-U.	La barge à vap. la lâche pour se sauver elle-même.	....	....	do ..	carg.	5,000 400
....	....		Kingston......	do ..	121	....	....	Abandonnée; naufrage dans le port de Picton, Ont.	....	....	....	.... ..	.
16 oct...	Windigo......	4	Winnipeg.....	Barge en bois.	3	Portage-du-Rat à St-Francis.	Bishop's Point, Lac des Bois.	Touché un rocher pendant qu'elle était remorquée par le steamer.	....	....	do ..	carg.	200 200
1886.													
29 sept..	A. G. Ryan...	10	Kingston......	Goélette en bois, voilier.	111	Gananoque...... ..	Au large de l'île du Capitaine John, Baie de Quinté.	Coulée........	....	...	do ..		3,000
1890.													
10 nov..	Jane McLeod.	22	Ste-Catherine.	do ..	181	Fish River à Parry-Sound.	Près de l'île Pancake, à 15 milles de Parry-Sound.	Echouée; coup de vent.	....	. .	do .		6,000

ANNEXE N° 39.

OBSERVATOIRE DE KINGSTON, 29 février 1892.

MONSIEUR,—Je soumets respectueusement, pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant sur l'observatoire de Kingston en 1891 :—

Les instruments ont été tenus en bon ordre et bien ajustés, et les observations ont été faites journellement autant que possible durant tout le cours de l'année.

Depuis le dernier rapport, un calorifère à eau chaude a été prolongé de la bâtisse voisine dans la salle des observateurs. Cette amélioration a été dispendieuse, mais outre qu'elle a contribué à leur confort, ainsi qu'à celui des visiteurs durant l'hiver en donnant une température égale, elle a aussi mis à la disposition du département l'espace ci-devant occupé par le poêle et l'emmagasinage du combustible. On a aussi fait quelques réparations au système d'ouverture et de fermeture des volets dans les salles de l'équatorial et de la lunette méridienne.

Commande d'une nouvelle toile métallique avec micromètre pour la lunette méridienne, ainsi que d'un anneau micrométrique pour l'équatorial Alvan Clarke, a été donnée à Fauth et Cie, les fabricants de la pendule astronomique qui continue à fonctionner d'une manière parfaite.

Je suis heureux de dire que depuis les améliorations exécutées, il y a quelques années, les fondations et les piliers sur lesquels repose la lunette méridienne ont été trouvés si solides, que lorsque l'instrument y est une fois ajusté et employé avec toute la précaution voulue, le niveau n'accuse aucun changement d'un jour à l'autre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WILLIAMSON,

Directeur de l'observatoire.

